

A grayscale aerial map of Naantali, Finland, showing the city's layout, buildings, and surrounding water. The map is centered on the city of Naantali, with the title text overlaid in the middle.

NAANTALIN LIIKENNEHUBI



KORTTELI 13 KONSEPTISUUNNITELMA

NAANTALIN LIIKENNEHUBI –
KORTTELI 13 KONSEPTISUUNNITELMA

DIPLOMITYÖ

TEKIJÄ
VALTTERI JOHANSSON

PÄÄOHJAAJA
PROFESSORI TARJA OUTILA

TOINEN OHJAAJA
EMERITUSPROFESSORI RAINER MAHLAMÄKI

Valtteri Johansson

OULUSSA 23.5.2021
VALTTERI JOHANSSON

UNIVERSITAS



OULUENSIS

Tekijä: Valtteri Johansson
Työn nimi: Naantalin liikennehubi – Kortteli 13 konsepti suunnitelma
Päiväys: 23.5.2021
Sivumäärä: 120
Merkkimäärä (sisältää välilyönnit): 69 978
Planssit: 10 kpl
Koulutusohjelma: Arkkitehdin tutkinto, arkkitehtuurin koulutusohjelma
Työn laji: Diplomityö
Työn pääohjaaja: professori Tarja Outila
Toinen ohjaaja: emeritusprofessori Rainer Mahlamäki

Valtteri Johansson

TIIVISTELMÄ

Naantalin liikennehubi – Kortteli 13 konseptisuunnitelma on suunnittelupainotteinen diplomityö, joka on toteutettu yhteistyössä Naantalin kaupungin kanssa. Diplomityö toimii ideapohjana korttelin jatkokehittämiseksi.

Naantalin keskustan alueelle on laadittu uusi asema-kaava vuonna 2016. Kaava mahdollistaa uuden kortteli 13:n syntymisen keskustaan, kun Naantalin vanha virastotalo tulevaisuudessa puretaan. Uusi kortteli 13, ja siihen tässä diplomityössä suunniteltu liikennehubi, muodostavat julkisen liikenteen portin Naantalin keskustaan ja pyrkivät arkkitehtuurin keinoin parantamaan vaikutusalueellaan liikkumisen loogisuutta ja helppoutta. Kortteli 13:n alue on Naantalin keskustan strategisesti tärkeä kaupunkikehityshanke ja se on myös tärkeä osa Naantalin seudun liikkumisjärjestelmän kehittämistä.

Diplomityön tavoitteena on luoda Naantalin kaupungin keskustakortteli 13:n kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen kokonaissuunnitelma ja siihen tässä diplomityössä sijoitettavan liikennehubin konseptisuunnitelma. Konseptisuunnitelma on idealuontoinen, alueen potentiaalia kuvaava visio.

Suunnitelman pääpaino keskittyy funktionaalisen liikennehubin ja korkeatasoisen kaupunkiarkkitehtuu-

riin luomiseen uudelle korttelille. Katutasossa suunnittelun pääpaino on liiketiloissa ja liikennehubissa, kun taas ylemmissä kerroksissa painotus on asumisessa.

Diplomityö sisältää kirjallisen teoriaosuuden, joka käsittelee ihmisen liikkumisen murrosta arkkitehtuurin näkökulmasta sekä liikennehubin käsitettä. Lisäksi teoriaosuus toimii taustoittava analyysina suunnittelutyölle. Teoriaosuuden pääpaino on pienen kaupungin liikenteessä ja liikkumisessa ja siinä, kuinka yksittäinen rakennuskokonaisuus (liikennehubi) voi edesauttaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Diplomityön pääohjaajana on toiminut professori Tarja Outila ja toisena ohjaajana emeritusprofessori Rainer Mahlamäki.

Ulkopuolisina asiantuntijoina tässä diplomityössä ovat toimineet Naantalin kaupungin tekninen johtaja Reima Ojala ja kaupunginarkkitehti Osku Uurasmaa.

UNIVERSITAS



OULUENSIS

Author: Valtteri Johansson
Title of thesis: Mobility Hub Naantali – The Concept Plan of Block 13
Date: 23.5.2021
Number of pages: 120
Character count (with spaces): 69 978
Boards: 10 pcs
Degree Programme: Master of Science in Architecture
Type of thesis: Master's thesis
Thesis supervisor: professor Tarja Outila
Co-supervisor: professor emeritus Rainer Mahlamäki

Valtteri Johansson

ABSTRACT

Mobility Hub Naantali – The Concept Plan of Block 13 is a design-oriented Master's thesis done in co-operation with the City of Naantali. The thesis serves as an inspiration for the further development of the block number 13.

A new town plan has been created for the Naantali city center in 2016. The town plan will enable the construction of a new block 13 in the city center when an old office building of the city of Naantali will be demolished in the future. Together the new block 13 and the mobility hub that this thesis outlines create a gateway of public transport to the City of Naantali, while aiming to improve the logic and ease of movement in its area of influence. The block 13 area is a strategically important part of urban development in the city center of Naantali as well as an important part of the development of the mobility system in the Naantali region.

The target of this Master's thesis is to create an overall cityscape and functional plan for the block 13 in the City of Naantali. The second target is to create the concept plan for the mobility hub that is placed on the block in this thesis. The concept plan is a ideal vision that describes the potential of the area.

The main focus of the design planning is to create

a functional mobility hub and high-class urban architecture for the new block. At street level, the main focus of the design is on business spaces and in mobility hub functions. On the upper floors main focus is on living.

The Master's thesis includes a written theoretical part, which handles the change and development of movement of people from the point of view of architecture. The theoretical part also covers the concept of mobility hub and serves as a background analysis for the design work. The main focus of the theoretical part is on the traffic and mobility of a small town and on how a single building complex (mobility hub) can enhance the attractiveness of public transport.

The main supervisor of the Master's thesis has been professor Tarja Outila and the co-supervisor has been professor emeritus Rainer Mahlamäki.

City of Naantali Techical Director Reima Ojala and City Architect Osku Uurasmaa have acted as external experts for this thesis.



ESIPUHE JA KIITOKSET

KUN VAJAAT kuusi vuotta sitten, 1.9.2015, astuin ensimmäisen kerran Aleksanterinkadulla Lafkan ovista sisään, en osannut kuvitella minkälaiselle polulle olinkaan astunut. Siitä hetkestä alkaneet opiskeluvuodet vaativat paljon, mutta ovat antaneet sitäkin enemmän!

Vaikka tätä tekstiä kirjoittaessani opiskeluaika lähenee kohti vääjäämätöntä loppuaan, on matka ja oppiminen arkkitehtuurin saralla vasta alussa! Emeritusprofessori Rainer Mahlamäen sanoin, *arkkitehtuuri ei ole ammat- ti, se on elämäntapa*.

Haluan kiittää diplomityöni pääohjaajaa professori Tarja Outilaa, jonka asiantuntevassa ohjauksessa dip- lomityö löysi lopullisen laajuutensa ja rakenteensa.

Suuri kiitos myös diplomityöni toiselle ohjaajalle eme- ritusprofessori Rainer Mahlamäelle hyvistä kommen- teista, kannustuksesta ja palautteesta, joiden avulla suunnitelma otti isoja harppauksia eteenpäin.

Mielenkiitoisesta ja konkreettisesta diplomityöaihees- ta sekä työn rakentavasta kommentoinnista kiitän Naantalin kaupungin teknistä johtajaa Reima Ojalaa ja kaupunginarkkitehti Osku Uurasmaata.

Kiitos Oulun yliopiston arkkitehtuurin yksikön henki-

lökunnalle, opiskelutovereille ja muulle lafkan väelle unohtumattomista opiskeluvuosista. Kiitos myös Oulun Arkkitehtikillalle mahdollisuudesta tutustua ainejärjestötoiminnan ehtymättömään maailmaan.

ARK-15 kurssikavereitani kiitän mahtavasta yhteis- hengestä, vertaistuesta ja lukemattomista yhteisistä hetkistä.

Kiitos Linja Arkkitehdeille joustavuudesta ja mahdolli- suudesta suorittaa opintojen loppuvaihe työn ohessa.

Kiitos ystäville, perheelle ja kaikille muille, jotka ovat olleet matkan varrella mukana myötävaikuttamassa valmistumiseeni.

Erityiskiitos Lauralle myötäelämisestä, henkisestä tu- esta ja kannustuksesta. Ja kiitos Äkelle, joka säännölli- sesti jaksoi muistuttaa taukojen tärkeydestä!

Valtteri Johansson

Valtteri Johansson
Oulussa 23.5.2021

Sisältö

TIIVISTELMÄ	5
ABSTRACT	7
ESIPUHE JA KIITOKSET	9
MÄÄRITELMÄT	13
1. JOHDANTO.	15
1.1 TAUSTAA	16
1.2 DIPLOMITYÖN TAVOITE	17
1.3 TAUSTOITUSOSION RAJAUKSET	17
2. TAUSTAA, LIIKENNEHUBIT	19
2.1 LIIKENNEHUBIN MÄÄRITELMÄ	21
2.2 ESIMERKKIKOhteet	22
2.3 YHTEENVETO	32
3. NAANTALI, LIIKKUVA KAUPUNKI	35
3.1 HISTORIA	37
4.2 NAANTALI - IMAGO, ARVOT JA IDENTITEETTI.	40
4.3 LIIKKUMISEN TULEVAISUUS NAANTALISSA ...	42

4. KOHDE	47
4.1 VINJETTİKARTTA	49
4.2 ALUEANALYYSI	51
4.3 SUUNNITTELUALUE - KORTTELI 13	61
4.4 KEHITYSKOhteet JA HAASTEET	64
4.5 SUUNNITTELUtAVOITTEET	66
5. SUUNNITELMA	69
5.1 LÄHTÖKOHDAT JA LUONNOKSET	73
5.2 KOKONAISsuUNNITELMA	77
6. JOHTOPÄÄTÖKSET & YHTEENVETO	105
6.1 SUUNNITELMAN MERKITYKSEN ARVIOINTI.	106
6.2 JATKOTYÖTÄ OHJAAVAT Suositukset	106
6.3 LOPUKSI	109

LÄHDELUETTELO	110
---------------------	-----

KUVALÄhteet	112
-------------------	-----

LIITE 1: KERROSALA JA AUTOpaikat	113
--	-----

LIITE 2: PLANSsiPIENENNÖKSET	114
------------------------------------	-----

MÄÄRITELMÄT

Flandeeraus

Syvämietteisistä kiertelyä kaupunkitilassa jalan. Käsit-
tää kävelyä kaupungin keskusta-alueella, istuskelua
kahviloissa ja piipahduksia kivijalkaliikkeisiin.

Julkinen tila

Kaikille avoin ja vapaa tila, jossa oleskelu ei vaadi ke-
nenkään lupaa. Esimerkiksi katutila on julkinen tila.

Liikennehubi

Tässä työssä liikennehubilla tarkoitetaan julkista tilaa
ja/tai rakennuskokonaisuutta (voi sisältää yksi-
tyisiä osia), joka vastaa tulevaisuuden liikkumisen
eri muotoihin ja tarpeisiin ja parantaa näin omalla
vaikutusalueellaan liikkumisen logiikkaa. Liikennehu-
bin kautta ihmiset voivat liikkua paikasta toiseen eri
kulkumuodoin mahdollisimman helposti, turvallisesti
ja luotettavasti.

Tässä työssä englannin kielen termi *mobility hub* on
käännetty *liikennehubiksi*.

Maas

Mobility-as-a-Service (MaaS) eli Liikkuminen palvelu-
na on palvelukonsepti, jossa erilaiset liikkumismuodot
on paketoitu digisovelluksen avulla yhdeksi helposti
ostettavaksi palveluksi. Käyttäjä pystyy yhdellä lipulla
kulkemaan paikasta toiseen esimerkiksi joukkoliiken-

teen, kaupunkipyörän ja yhteiskäyttöauton avulla.

Matkakeskus

Matkakeskus on joukkoliikenteen risteyspaikka, jossa
erilaiset kauko- ja paikallisliikenteen liikkumismuo-
dot yhdistyvät. Yleisimmin matkakeskus yhdistää
rautatie- ja linja-autoaseman samaan terminaaliin ja
mahdollistaa helpot siirtymät kulkumuodosta toiseen.

Tässä työssä matkakeskus mielletään painottuvan
kaukoliikenteeseen, kun taas diplomityössä esiteltä-
vä Naantalin *liikennehubi* keskittyy kaupunkiseudun
paikallisliikenteeseen.

Mobility hub

Katso kohta *liikennehubi*.

Multimodaalinen kuljetus

Matka, jossa käytetään useita eri liikennemuotoja,
esimerkiksi junaa ja linja-autoa.

Puolijulkinen tila

Julkisen ja yksityisen tilan välimaastoon sijoittuva
osittain julkinen tilamuoto. Esimerkiksi kauppakeskus
on puolijulkinen tila, joka on käytännössä kaikille avoin
tila, mutta kuitenkin samaan aikaan yksityisomistei-
nen ja omistajansa rajoitettavissa.

The first and last mile

The first and last mile (lyh. FMLM) on termi, jota käy-
tetään joukkoliikennesuunnittelussa kuvaamaan mat-
kan ensimmäistä ja viimeistä osuutta, jotka käsittävät
ihmisten liikkumisen lähtöpisteestä lähtöpysäkille ja
määräasemalta varsinaiseen matkan päätepisteeseen.
Useimmiten nämä matkat tehdään jalan tai pyörällä.

Yksityinen tila

Yksityinen tila on henkilökohtaista aluetta, johon
kuuluvat asunnot, parvekkeet ja yksityiset pihat.



Kuva 1. Ilmakuva Naantalista.

1. JOHDANTO

NAANTALI ON kasvava ja elinvoimainen saaristokaupunki Varsinais-Suomessa Turun talousalueella. Uusi kortteli 13, ja siihen tässä diplomityössä suunniteltu liikennehubi, muodostavat keskeisen alueen Naantalin keskustassa. Uuden liikennehubin alue on Naantalin keskustan strategisesti tärkeimpiä kaupunkikehityshankkeita ja se on myös tärkeä osa Naantalin seudun liikkumisjärjestelmän kehittämistä.

Liikennehubin olennainen tehtävä on toimia porttina Naantalin keskustaan sekä saaristoon. Tavoitteena on esittää alueelle uudenlaista liikennehubia, jossa yhdistyvät sujuvat matkaketjut ja laadukas kaupunki-arkkitehtuuri.

Diplomityö pohjautuu Naantalin vuonna 2016 laadittuun uuteen asemakaavaan keskustakorttelien alueelle, johon myös diplomityön kortteli 13 kuuluu. Asemakaava puolestaan pohjautuu vuonna 2013 ratkenneseen suunnittelukilpailuun Naantalin keskustakorttelien kehittämisestä, minkä voitti Arkkitehdit Anttila Rusanen Oy ehdotuksellaan *Taikurin hattu*.

Diplomityön lähtökohtana oli selvittää Naantalin kaupungille, onko kortteli järkevä toteuttaa uuden kaavan mukaisena vai saataisiinko joillakin muutoksilla lisätoimivuutta alueelle.

Diplomityössä työn painopiste kääntyi kaavassa kort-

teliin sijoitettuun linja-autoasemaan ja laajeni käsittelemään kaupungin liikenneratkaisua liikennehubin muodossa. Liikennehubista muodostuu tässä diplomityössä läpikulku- ja kohtaamispaikka: maamerkki niin paikallisille kuin kaupungissa vieraileville sekä myös paikka kaupallisille toiminnoille ja asumiselle.

Suunnitelmassa esitetty korttelirakenteen tiivistyminen, toimintojen luonteva limittyminen, kehittyvät liikkumismuodot sekä liikkumisen loogisuuden parantaminen tukevat osaltaan Naantalin kaupungin tavoitetta julkisen liikenteen kehittämisestä ja kasvi-huonekaasupäästöjen vähentämisestä.¹

Diplomityön tekemisen aikana olen pyrkinyt huomioidaan Naantalin vision 2030, Naantalin kaupunkistrategian 2022 sekä Naantalin ympäristöohjelman 2020–2024. Diplomityö esittelee ratkaisun, miten näissä asiakirjoissa esitettyihin tavoitteisiin voitaisiin vastata uuden liikennehubin muodossa. Suunnitelma tukee myös kestävästä kaupungin kehittämistä ja energiatehokasta yhdyskuntarakennetta.

Tämä diplomityö esittelee Naantalin kaupungin kortteli 13:n ja siihen työssä sijoitettavan liikennehubin konseptisuunnitelman. Liikennehubin konseptisuunnitelma on idealuontoinen, alueen potentiaalia kuvaava visio. Diplomityö on tehty vuosien 2020–2021 aikana.

¹ Naantalin ympäristöohjelma 2020–2024, 2020.

1.1 TAUSTAA

DIPLOMITYÖPROJEKTI ALKOI 28. helmikuuta 2020, kun tapasin ensimmäisen kerran Naantalin kaupungintalolla teknisen johtajan Reima Ojalan ja kaupunginarkkitehdin Osku Uurasmaan. Palaverissa käytiin läpi erilaisia vaihtoehtoja diplomityöksi, joista Naantalin keskustan kortteli 13:n konseptisuunnitelma ja kehittäminen vaikutti sopivimmalta aiheelta.

Lähtöajatuksena oli tutkia, että olisiko korttelin suunnitelma järkevää laatia nykyaavan pohjalta vai saataisiinko kaavasta poikkeavilla ratkaisuilla lisätomivuutta kortteliin.

Laadin aluksi molemmista versioista luonnoksia, joiden pohjalta kävimme Ojalan ja Uurasmaan kanssa läpi, miten konseptisuunnitelmaa kannattaa jatko-kehittää kaupungin tarpeen ja diplomityön kannalta. Päädyimme vaihtoehtoon, jossa kaavasta poiketaan korttelin sisäisissä ratkaisuissa, jolloin korttelin ja alueen toiminnot paranevat (vaihtoehdot ja luonnokset on esitetty myöhemmin tässä diplomityössä).

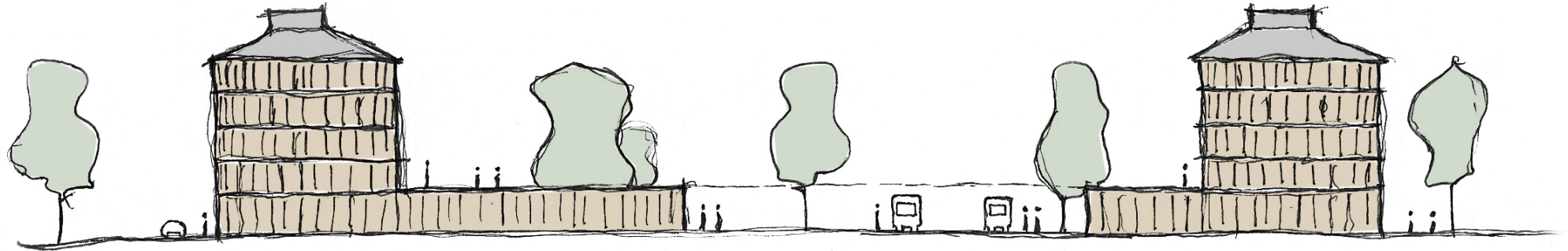
2 Naantalin kaupunki, keskustakorttelien asemakaavamuutos 2015.

set on esitetty myöhemmin tässä diplomityössä).

Kortteli 13:een on asemakaavassa sijoitettu henkilöliikenneterminaalin korttelialue.² Diplomityön luonnosvaiheessa kortteliin sijoitettava linja-autoasema laajeni kokonaisvaltaiseksi liikennehubiksi.

Tätä kautta muodostui myös tämän diplomityön taustoitusosio, joka käsittelee liikennehubeja (sekä matkakeskuksia) esimerkkikohteiden ja käsitteen määritelmän muodossa sekä Naantalin kaupungin historiaa ja tulevaisuutta liikkumisen näkökulmasta.

Korttelin 13:n konseptisuunnitelma on diplomityön pääosa. Research by design -menetelmää hyödyntäen taustoitusosio pureutuu lähtötilanteen ongelmiin ja kehityskohtiin ja pyrkii sitä kautta rakentamaan ratkaisun, joka tässä työssä on itse suunnitelma.



Kuva 2. Luonnos suunnittelualueen lounaisjulkisivusta.

1.2 DIPLOMITYÖN TAVOITE

IHMINEN ON liikkunut koko olemassaolonsa ajan. Liikkumisen muodot ja syyt ovat vain muuttuneet. Siinä missä muinainen metsästäjäjäkeräilijä liikkui lähinnä ravinnon perässä,³ nykyajan urbanisaation luoma *Homo Urbanus* liikkuu monista eristä syistä.

Nykyisin puhuttaessa kaupunkien liikenneinfrastruktuurista ja joukkoliikenteestä mielletään niiden usein tarkoittavan ajoneuvoliikennettä. Tässä diplomityössä tarkastellaan liikkumista laajempänä käsitteenä ja tutkitaan, miten ja miksi tulevaisuudessa liikutaan. Keskiössä on ihmisen jokapäiväinen liikkuminen kaikista näkökulmista katsottuna.

Tieliikenne on Naantalissa toiseksi merkittävin kasvi-huonekaasujen aiheuttaja.⁴ Taustoitusosio esittelee vaihtoehtoja uusiksi liikkumismuodoiksi, jotka tarjoavat mahdollisuuden vähähiilisempään kaupunkiin.

Digitalisaatio ja tekoälyn kehittyminen muovavat myös tulevaisuuden liikkumista. Työn alkuosa paneutuu siihen, miten digipalvelut voivat tehdä matkustuskokemuksesta nopeamman, helpomman ja turvallisemman.

³ Harari 2016.
⁴ Naantalin ympäristöohjelma 2020–2024, 2020.
⁵ Luonnonmaan visio 2070 -projekti 2018, s. 6.

1.3 TAUSTOITUSOSION RAJAUKSET

DIPLOMITYÖN TAUSTOITUSOSIO jakautuu kolmeen osaan: liikennehubit käsitteenä ja esimerkkikohtein, Naantalin kaupungin taustoitus liikkumisen näkökulmasta ja kohdeanalyysi suunnittelualueesta sekä sen lähiympäristöstä.

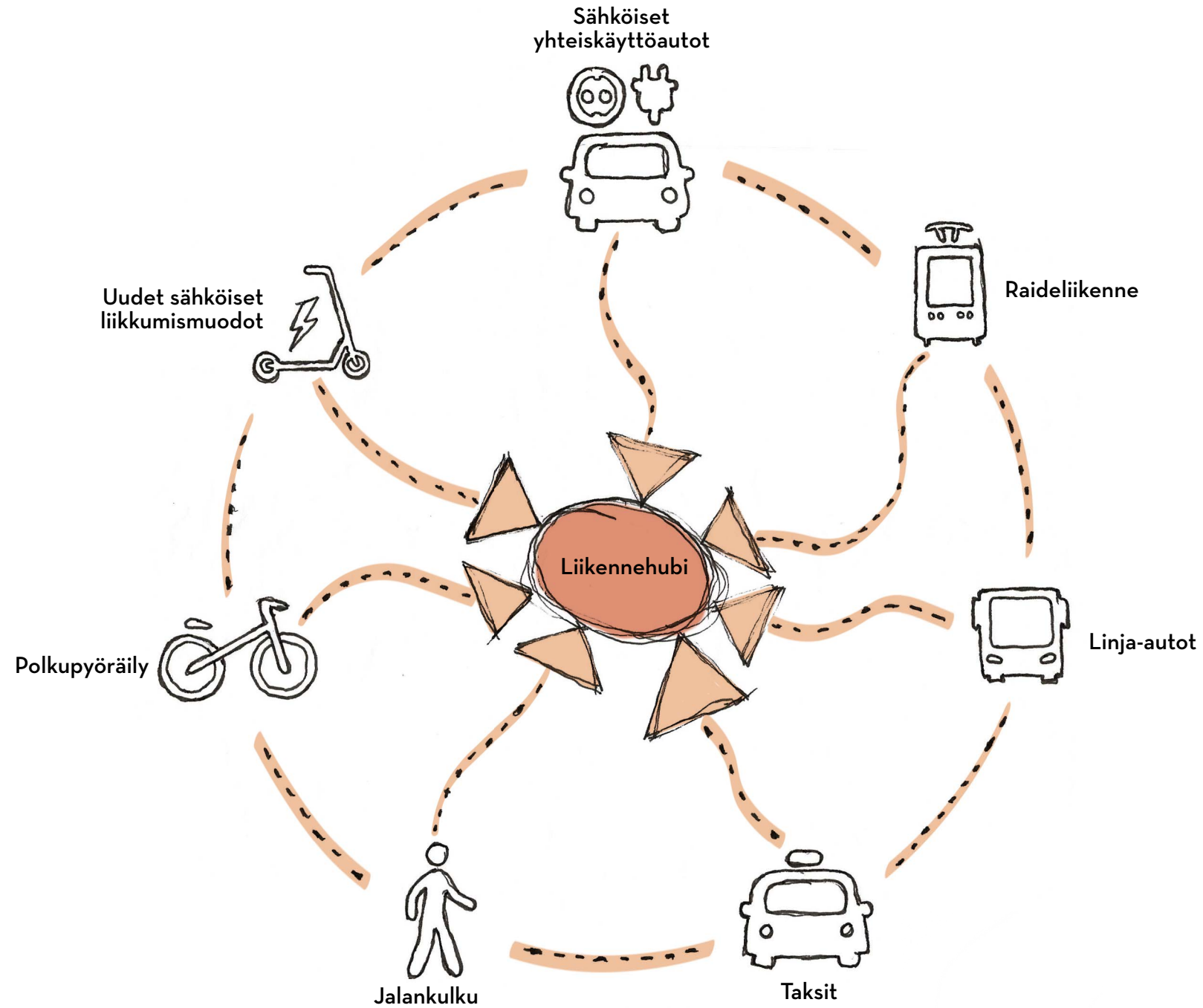
Koko taustoitusosio keskittyy aihekokonaisuuksiin, joita voidaan hyödyntää mahdollisimman laajasti suunnitelmaosan tukena ja taustana. Tällä tavalla taustoitusosio on pyritty rajaamaan järkevän kokoiseksi.

Keskeinen osa diplomityötä on Naantalin kaupungin liikkumisjärjestelmä ja työn taustoitusosiossa pyritään löytämään ratkaisuehdotuksia siihen, miten kaupungin liikkumista, liikennettä ja joukkoliikennettä voidaan kehittää korttelin 13 konseptisuunnitelman ja siihen sijoittuvan liikennehubin muodossa.

Diplomityön tavoite on osoittaa, miten liikkumisen loogisuus paranee konseptisuunnitelmassa esitetyn liikennehubin myötä verrattuna korttelin 13 nykytilanteeseen. Konseptisuunnitelman tavoite on myös omalta osaltaan esittää ratkaisu Naantalin kaupungin ympäristöohjelman ja kaupunkistrategian tavoitteisiin.

Tavoitteena on myös tutkia puun sopivuutta yhdeksi korttelin julkisivumateriaaliksi osana rakennusten ilmastoystävällisyyttä ja kestävää kehitystä.

Työ pohjautuu odotukselle Turun kaupunkiseudun vetovoimaisesta kasvusta tulevaisuudessa, josta osa suuntautuu Naantaliin.⁵ Diplomityön keskittyy ratkaisuihin, jotka vastaavat kaupungin tulevaisuuden kasvuun.



Kuva 3. Liikennehubi yhdistää erilaiset liikkumismuodot.

2.1 LIIKENNEHUBIN MÄÄRITELMÄ

LIIKENNEHUBEILLE (eng. *mobility hub*) ei tällä hetkellä ole olemassa yhtä selkeää määritelmää. Tiettyjä samankaltaisia teemoja ja käsitteitä on löydettävissä liikennehubien määritelmää käsittelevistä tutkimuksista, projekteista ja aineistoista. Liikennehubeihin yleisimmin liitettyjä termejä ovat liikkuminen (*mobility*), eri liikennemuodot (*different modes*), yhdistettävyys (*connectivity*), kestävä liikenne (*sustainable transport*) ja multimodaalisuus (*multimodal*).¹

Alla on lueteltuna joitakin erilaisissa projekteissa käytettyjä määritelmiä liikennehubille:

SHARE-North projekti

Liikennehubi on tunnistettava paikka, jossa on tarjolla erilaisia toisiinsa liittyviä liikennemuotoja. Se on varusteltu tehokkailla palveluilla ja informaatio-ominaisuuksilla, jotka houkuttelevat ja hyödyttävät matkustajia.²

Saki Aono, lopputyö (The University of British Columbia)

Liikennehubi määritellään paikaksi, jossa erilaiset liikkumismuodot on integroitu saumattomasti toisiinsa edistämään liikkumisketjuja, ja yleensä ne sijaitsevat keskitetyillä alueilla.³

Burlingtonin kaupunki (Kanada)

Liikennehubi on paikka, jossa on tarjolla useita liikku-

mismuotoja ja se on keskitetty piste erilaisille toiminoille, kuten kauttakululle, työpaikoille, asumiselle, virkistytymiselle ja ostoksille. Liikennehubit ovat ympäristöystävällisiä, infrastruktuuriltaan tehokkaita, käveltäviä, pyöräiltäviä ja kauttakulkuorientoituneita kaupunginosia.⁴

Minneapolislinnin kaupunki

Paikka, jossa ihmiset voivat tavoittaa useita eri kuljetusmuotoja tehdäkseen matkastaan niin turvallisen, mukavan ja luotettavan kuin mahdollista.⁵

San Diegon kaupungin SANDAG-projekti

Liikennehubit ovat hyvin saavutettavia paikkoja, joissa erilaiset matkustustavat, kuten kävely, pyöräily, kuluneuvon vaihtaminen ja yhteiskäyttöajoneuvot, liittyvät toisiinsa. Ne tarjoavat yhteen paikkaan integroidun valikoiman liikkumismuotoja sekä palveluita, ja niitä tukevan teknologian. Kokonaisuuden avulla voidaan paremmin vastata jokaisen yksilön yksilölliseen matkustustarpeeseen.⁶

Mobipunt-projekti Flanderissa, Belgiassa

Liikennehubi on liikenteen solmukohta, joka jalkautuu kaupunginosien tasolle ja jossa erilaiset ympäristöä säästävät ja yhteiskäytölliset liikkumismuodot yhdistyvät.⁷

¹ SEStran 3/2020.

² SHARE-North Project.

³ Saki Aono 2019.

⁴ Burlingtonin kaupunki (Kanada).

⁵ Minneapolislinnin kaupunki.

⁶ SANDAG 2017.

⁷ Mobipunt 2017.

2.2 ESIMERKKIKOhteet

ESIMERKKIKOhteita tarkastellaan sekä arkkitehtonisesta että toiminnallisesta näkökulmasta. Kaksi ensimmäistä esimerkkiä (Kampin keskus ja Tornio-Haaparanta matkak keskus) painottuvat arkkitehtoniseen ja tilalliseen tarkasteluun ja jälkimmäisissä esimerkeissä (Mobil.punkt Bremen, MobiPunt Flanders ja tim Mobilitätsknoten Linz) paneudutaan liikennehubien toiminnalliseen puoleen.

Kampin keskus

Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa (julkiset ulkotilat ja kauppakeskus)

Arkkitehtitoimisto Davidsson (liikenneterminaalit)
Helin & Co Arkkitehdit (asunnot, toimistotilat ja liikekeskus)

Valmistunut: 2006

Sijainti: Urho Kekkosen katu 1, 00100 Helsinki

Laajuus: 135 000 m²

Kampin keskuksen liikennekokonaisuuden muodostavat matkustajapalvelualue, Espoon ja kaukoliikenteen terminaalit (eli Helsingin linja-autoasema), Kampin metroasema, rahtiterminaali sekä sen alla sijaitseva pysäköintilaitos.⁸ Lisäksi keskus liittyy osaksi Helsingin keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkostoa.

Aikaisemmin Kampin keskuksen alueella sijaitsi

⁸ Betoni 2021.

⁹ Davidsson & Kiukkola 2005, s. 48-57.

¹⁰ Davidsson & Kiukkola 2005, s. 48.

¹¹ Davidsson & Kiukkola 2005, s. 48.

¹² Davidsson & Kiukkola 2005, s. 48.

¹³ Härkönen 2019.

Helsingin linja-auto- ja taksiasema. Uuden Kampin keskuksen tavoitteena oli suuren maanpäällisen linja-autoaseman tehokkaampi hyödyntäminen. Tämän mahdollisti liikenneterminaalien sijoittaminen maanalaisiin tiloihin. Samalla keskus yhdistyi jo olemassa olevaan metroasemaan. Maanpäällinen osa vapautui liike-, toimisto- ja asuinrakennuksille. Katutasoa pystyttiin paremmin hyödyntämään oleskeluun, jalankulkuun sekä pyöräilyyn⁹ ja samalla parantamaan keskuksen tavoitettavuutta kaikista suunnista ja eri tasoilta. Kampin keskuksen edustalla sijaitsevasta Narinkkatorista muodostui myös Helsingin keskustan keskeinen tapahtuma-aukio.

Suunnittelijoidensa mukaan Kampin liikenneterminaalien perusajatus kulminoituu käyttöturvallisuuteen, toiminnallisuuteen sekä tilojen viihtyisyyteen ja esteettömyyteen.¹⁰

Käyttöturvallisuus näkyy mm. jalankulun ja bussiliikenteen eriyttämisellä, jotka eivät risteä lainkaan samassa tasossa.¹¹ Liikkuminen eri tasoille tapahtuu pääasiassa liukuportaiden ja hissien avulla.

Matkustajien liikkumisen huomiointi on keskeinen osa keskuksen toiminnallisuutta. Bussiterminaalien toimintamalli mukailee lentoasemia, joissa matkustajaliikenne ohjataan numeroitujen porttien kautta. Päivittyvät aikataulunäytöt opastavat matkustajia

löytämään oikean portin ja linja-auton.

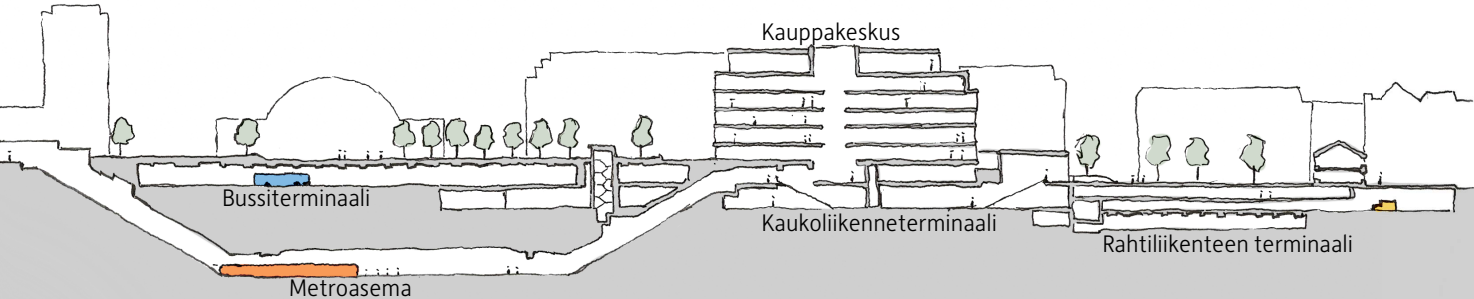
Terminaalitilojen sijainti maan alla on pyritty huomioimaan mahdollisimman monipuolisesti. Esimerkiksi kaikkiin päätiloihin on saatu luonnonvaloa mm. kattoikkunoiden kautta, mikä parantaa keskuksen viihtyisyyttä ja alueella orientoitumista.¹² Liikenneterminaalit limittyvät kauppakeskuksen tilojen kanssa ja muodostavat siten monipuolista odotustilaa matkustajille.

Esteettömyys on huomioitu koko Kampin keskuksessa laajasti. Näkövammaisia palvelevat kohokuvioin merkityt opaskartat ja opasteet. Terminaalitilojen viivamainen valaistus toimii myös opasreittinä. Kattavat opastejärjestelmät ovat osa esteettömyysratkaisua ja helpottavat myös painavien matkatavaroiden kanssa kulkemista.

Kampin keskus sijaitsee vajaan puolen kilometrin päässä Helsingin päärautatieasemasta, jota pidetään Suomen vilkkaimpana paikkana.¹³ Kampin keskus yhdistyy päärautatieasemaan ja sen raideliikenteeseen luontevasti jalankulun ja metron välityksellä. Näin Kampin keskus ja Helsingin päärautatieasema muodostavat yhdessä Helsingin keskustan bipolaarisen liikennehubin.



Kuva 4. Kampin keskus (kuvas sa keskellä) linkittyy osaksi Helsingin keskustan korttelirakennetta.



Kuva 5. Kampin liikenneterminaalit sijaitsevat maantason alapuolella.

Tornio-Haaparanta matkakeskus

DANA Arkitektur Anja Geigant, arkkitehti SAR
Sijainti: Krannikatu 5, Haaparanta
Valmistunut: 2014
Laajuus: 1200 m²

Tornion ja Haaparannan yhteinen matkakeskus sisältää tilat Suomen ja Ruotsin linja-autoliikenteelle, rahtitavaran käsittelylle ja takseille. Lisäksi matkakeskus sisältää pysäköinnin, polkupyöräpysäköinnin, liiketiloja, kahvilan, matkailuneuvonnan ja matkatuomiston.

Matkakeskus on Tornion ja Haaparannan ensimmäinen yhteinen rakennus¹⁴ ja sen tavoitteena oli ja on toimia alueen liikenteen keskuksena, joka palvelee asukkaita molemmin puolin kaksoiskaupungin rajaa. Matkakeskus on osa Tornion ja Haaparannan kaupunkistrategiaa, jossa molempien kuntien keskustoja rakennetaan yhteen kaksoiskaupungiksi.

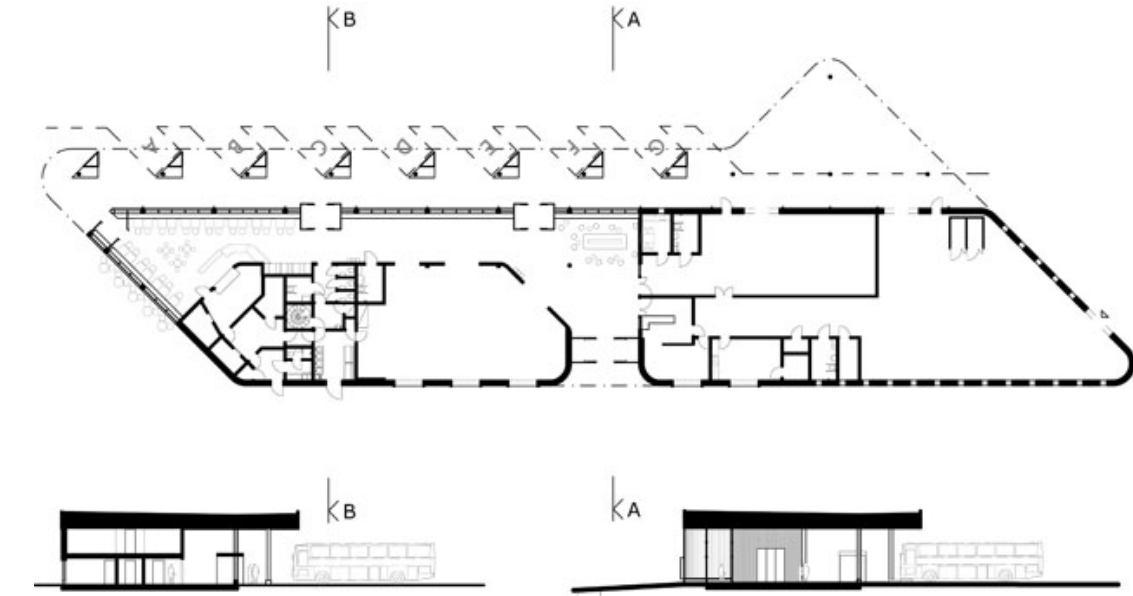
Matkakeskuksen suunnitellut DANA Arkkitehtuuri (ruots. DANA Arkitektur) kuvailee matkakeskusta ”pienen budjetin symbolirakennukseksi”.¹⁵ Rakennusmas-
saa hallitsee suuri katto, joka kerää alleen ravintolan, pysäkit, turisti-infon ja linja-autot. Muotokieltä ja

värimaailmaa on inspiroinut pohjoisen kaamoksen ja yöttömän yön välinen kontrasti.

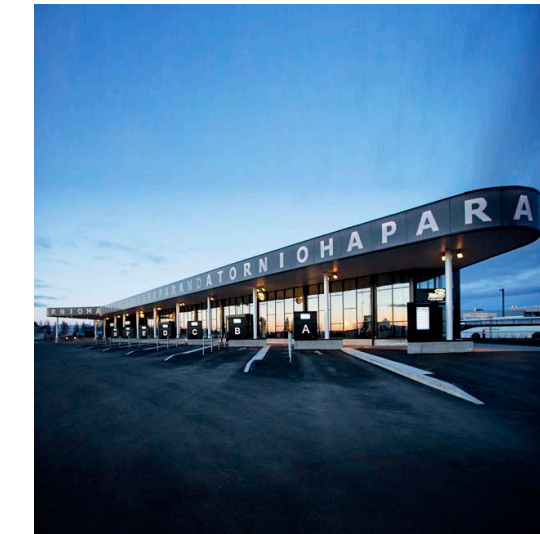
Kun matkakeskus avattiin vuonna 2014, tähtäimessä oli Haaparannan kunnan neuvos Gunnel Simun mukaan myös muiden liikennemuotojen yhdistäminen rajalla. Tavoitteena oli ja on edelleen liikkumismuotojen lisääminen mm. junaliikenteen ja lentoliikenteen muodossa.¹⁶ Suoraan ne eivät kuitenkaan liity tähän matkakeskukseen.

Vaikka matkakeskuksen tavoitteena on ollut yhdistää kahden valtion rajalla sijaitsevan kaksoiskaupungin liikkumismuotoja saman keskuksen alle, on valtoiden välinen raja myös vaikeuttanut matkakeskuksen toimintaa. Asiointi ja muu liikkuminen rajan yli on ollut mutkatonta, mutta yritystoiminta ja erilaiset verotuskäytännöt ovat aiheuttaneet ongelmia.¹⁷

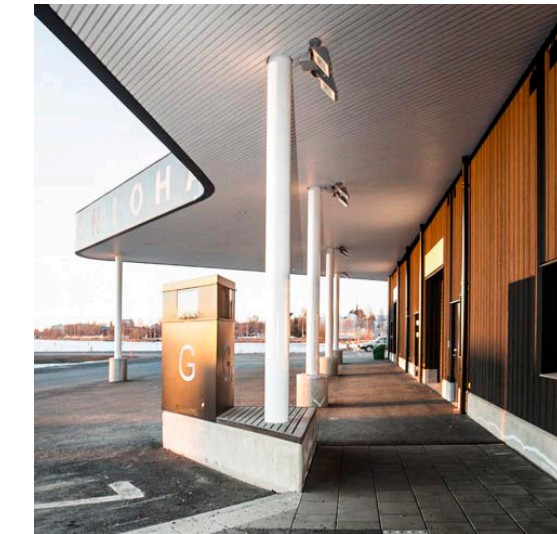
Lisäksi koronapandemia ja matkustusrajoitukset ovat vaikeuttaneet matkakeskuksen toimintaa ja osa tiloista on ollut tyhjillään.¹⁸ Tavoitteena on kuitenkin, että matkakeskus voisi tulevaisuudessa toimia alkuperäisessä tehtävässään eli alueen liikenteen keskuksena.



Kuva 6. Tornio-Haaparanta matkakeskuksen pohjapiirustus ja leikkaukset.



Kuva 7. Tornio-Haaparanta matkakeskus.



Kuva 8. Matkakeskuksen asemalaituri ja katos.

Mobil.punkt Bremen

Sijainti: Bremen, Saksa
Aloitettu: 2003 (jatkuu edelleen)

Bremenin kaupunki Saksassa otti käyttöön liikennehubien (saks. *Projekt mobil.punkt*) konseptin vuonna 2003. Konseptin idea oli luoda kaupunkiin ihmisten liikkumista tukeva hubien verkosto. Liikennehubiverkoston pääpaino on yhteiskäyttöautoilussa ja pyöräilyssä, jotka tarjoavat kaupunkilaisille helpon, sujuvan ja tehokkaan liikkumismuodon. Verkostoa on vuosien mittaan laajennettu rakentamalla uusia hubeja ja sitä on tarkoitus laajentaa edelleen.

Tällä hetkellä verkosto koostuu yli 40 hubista, joista 10 on suurempia ”keskushubeja” ja muut ovat pienempiä ”syöttöliikennehubeja”, jotka sijaitsevat pääosin lähiöissä ja naapurustoissa, joista päivittäiset matkat alkavat.

Tutkimuksen mukaan jokainen Bremenissä käytössä oleva yhteiskäyttöauto vähentää liikenteestä 16 yksityisautoa.¹⁹ Liikennehubit siis vähentävät auton omistamisen tarvetta Bremenissä.

Bremenin liikennehubikonaisuuden keskeisiä

¹⁹ CoMoUK 2019, s. 17.

²⁰ SEStran 2020, s. 13.

tavoitteita ovat tarjota vaihtoehto yksityisautoilulle, vähentää auton omistamisen tarvetta, vapauttaa katurilaa parkkipaikoilta ihmisille ja pienentää päästöjä.

Jokainen yksittäinen liikennehubi sisältää ainakin seuraavat elementit:

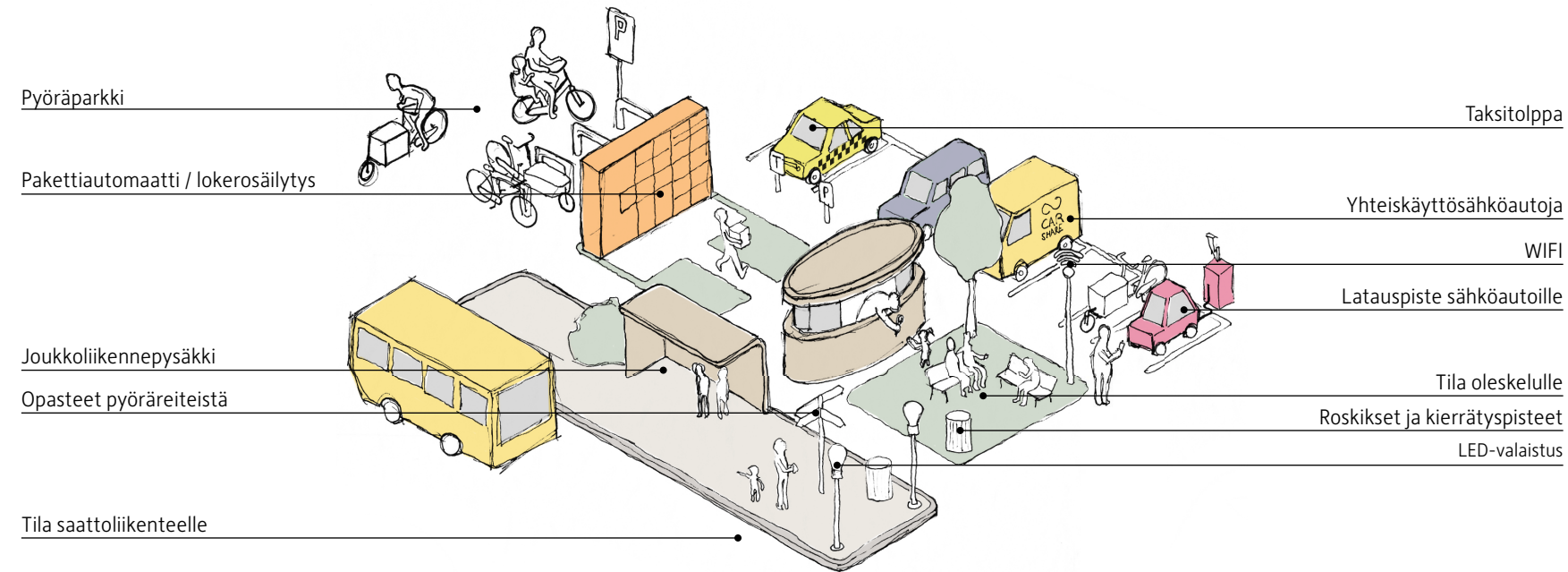
- Yhteiskäyttöautot pysäköintialueineen
- Turvalliset polkupyörätelineet, joihin pyörät mahdollista runkolukita
- Helppo saavutettavuus ja näkyvä sijainti
- Turvallinen ja esteetön ympäristö
- Yhtenäinen visuaalinen ilme ja brändi

Lisäksi viime vuosina yhteiskäyttöautoja on päivitetty sähköautoiksi ja hubeihin on lisätty polkupyörien pumppaus- ja huoltopisteitä.²⁰

Bremenin liikennehubiprojekti, *Mobil.punkt*, on yksi Euroopan ensimmäisiä ja se onkin innoittanut monia muita Euroopan kaupunkeja vastaanvanlasiin projekteihin.



Kuva 9. Mobil.punkt Bremenissä.



Kuva 10. Flanderin MobiPunt-konseptin keskeisimmät elementit.

MobiPunt Flanders

Sijainti: Flander, Belgia
Aloitettu: 2017 (jatkuu edelleen)

MobiPunt -konsepti aloitettiin vuonna 2017 Flanderin alueella Belgiassa useassa eri kunnassa. Se on osa kansainvälistä SHARE-North -projektia²¹ ja mukailee Saksan Bremenin vastaavaa mallia. Se on kokonaisvaltainen liikennehubien verkosto, jossa jokainen hubi sisältää kattavasti erilaisia liikkumismahdollisuuksia ja palveluita.

Konseptin tavoitteena on luoda sujuvia matkaketjuja tarjoamalla monipuolisia liikkumisvaihtoehtoja. Jokainen hubi on varustettu yhteiskäyttöautoilla, sähköautojen latauspisteellä, pyöräparkilla (sekä sähköpyörien vuokrauspisteellä), esteettömällä joukkoliikennepysäkillä, taksitolpalla ja tilalla saattoliikenteelle. Pyöräilymahdollisuuksia on edesautettu varustamalla hubit yleisellä pyöräpumpulla ja huoltopisteellä sekä turvasäilytyksellä arvokkaille pyörille. Liikenteen vilkkaana keskittymänä ne on myös varustettu pakettiautomaatein, joista ihmiset voivat noutaa pakettilähetyksiään luontevasti oman liikkumisensa lomassa.²²

Liikennehuboja ei ole suunniteltu pelkästään lä-

pikulkuliikennettä varten, vaan ne tarjoavat myös mahdollisuuden oleskeluun ja ajanviettoon. Hubeissa on penkein ja pöydin varustettuja oleskelualueita, jätekierrätyspisteet, julkiset vessat ja lastenhoitonurkkaukset, säilytysmahdollisuudet lastenrattaille, lokerosäilytykset, mobiililaitteiden latausmahdollisuus ja juomavesipisteet.²³

Kattavat opasteet ovat tärkeä osa liikennehubien sujuvaa toimintaan. Jokainen hubi sisältää opasteet pyöräreiteistä, digitaalisen infotaulun ja erilliset katuopasteet näkövammaisille. Lisäksi hubit on varustettu ilmaisella WIFI-verkolla, jonka kautta jokaisella matkustajalla on mahdollista saada ajankohtaista liikennetietoa oman mobiililaitteensa välityksellä. Liikennehubeista löytyy myös LED-valaistus, joka lisää niiden turvallisuutta.

Flanderin liikennehubien päätavoitteita on tarjota monipuolisia yhteiskäyttöön perustuvia liikkumismuotoja, vähentää yksityisautoilua, vapauttaa katutilaa parkkipaikoista ihmisille ja tapahtumille sekä pienentää liikennepäästöjä. Lisäksi hubien halutaan olla osallistavia, näkyviä ja kaikkien saavutettavissa.²⁴

²¹ SHARE-North 2017.

²² Mobipunt 2017, s. 2.

²³ Mobipunt 2017, s. 1.

²⁴ SEStran 2020, s. 7.

tim Mobilitätsknoten Linz

Sijainti: Linz, Itävalta
Aloitettu: 2019 (jatkuu edelleen)

Linz kaupunki Itävallassa otti syksyllä 2019 käyttöön uuden *tim*-liikkumiskonseptin avaamalla kaupungin keskeisille sijainneille kolme uutta liikennehubia (saks. *tim-Mobilitätsknoten* eli "tim-liikkumissolmu").²⁵ Tim on lyhenne saksankielisistä sanoista *täglich, intelligent* ja *mobil*,²⁶ jotka vapaasti suomennettuna tarkoittavat *jokapäiväinen, älykäs ja liikkuva*.

Tim lanseeraa itsensä uudenlaiseksi liikkumiskonseptiksi, jonka keskeisimmät periaatteet voidaan jakaa kolmeen osaan:

- Uusien liikkumismuotojen avulla tim täydentää paikallista julkista liikennettä reiteillä, joita ei voida kokonaan kattaa julkisilla liikennevälineillä (esim. matkat Linzin kaupungin ulkopuolelle).
- Tim on tulevaisuusorientoitunut ja ympäristöystävällinen liikkumiskonsepti, joka yhdistää erilaiset liikennemuodot.
- Tim etsii uudenlaisia toimivampia ratkaisuja liikkumiseen jakamistalouden ja digitalisaation keinoin.²⁷

Uudet liikennehubit ovat liikkumisen solmukohtia, joissa olemassa olevat raitiovaunu- ja bussilinjat yhdistyvät sähköisiin yhteiskäyttöautoihin, polku-

pyöräpysäköintiin, sähköautojen latausasemiin sekä pidempien matkojen vuokra-autoihin. Konseptin tavoitteena on yhdistää julkinen liikenne entistä tehokkaammin yksilölliseen liikkumiseen ja pienentää oman auton omistamisen tarvetta.

Maksaminen on pyritty tekemään matkustajalle mahdollisimman helpoksi. Tim hyödyntää MaaS-palvelua (liikkuminen palveluna) ja jokainen yksilöllinen liikkumistarve on huomioitu omana kokonaisuutenaan. Matkustaja voi esimerkiksi valita matkakokonaisuuden, jossa yhdistyy matkustaminen raitiovaunulla, yhteiskäyttöautolla ja kaupunkipyörällä. Kokonaisuudesta matkustaja maksaa yhden hinnan, jonka kustannus jakautuu eri kulkumuotojen mukaan.

Tällä hetkellä tim-liikkumiskonsepti on vielä alkuvaiheessa, mutta se on ollut suosittu kaiken ikäisten keskuudessa ja erityisesti sähköisten yhteiskäyttöautojen suosio on ollut suurta. Sitä on myös tarkoitus laajentaa rakentamalla uusia liikennehuboja Linziin. Lisäksi tim-liikkumiskonsepti on myös käytössä Grazin kaupungissa Itävallassa. Molemmat kaupungit pyrkivät nyt kehittämään uudenlaista multimodaalista liikkumismallia.²⁸



Kuva 11. tim-liikkumiskonsepti on otettu käyttöön Itävallassa yhtä aikaa sekä Linzissä että Grazissa.

²⁵ tim 2019.

²⁶ tim Linz 2021.

²⁷ tim 2019.

²⁸ tim 2019.

2.3 YHTEENVETO

ESITELTYJÄ ESIMERKKIKOhteita yhdistää yhteinen tavoite tehdä eheää julkista kaupunkirakennetta liikkumisen ja matkustamisen avulla.

Esitellyt matkakeskukset ja liikennehubit eivät ole pelkkiä asemia, vaan monen liikkumistavan risteyspaikkoja, jotka muodostavat liikenteellisesti ja taloudellisesti merkittäviä keskittymiä kaupunkeihin. Niille on ominaista monen erilaisen liikkumistavan sulauttaminen yhteen sujuviksi matkaketjuiksi.

Samaan aikaan ne ovat myös julkisten tilojen kokonaisuuksia, joissa ihmiset viettävät paljon aikaa. Siksi esimerkkien kohteet on pyritty tekemään niin, että odottaminen ja oleskelu on mukavaa. Tämä on huomioitu erilaisin oleskelualuein ja kaupallisin palveluin, joita esimerkkien liikennehubeissa ja matkakeskuksissa on runsaasti.

Vilkkaina alueina, joissa ihmiset viettävät aikaa, ovat liikennehubit sekä matkakeskukset erinomaisia paikkoja myös kaupallisille toimijoille. Samalla kaupalliset tilat lisäävät tämänkaltaisten hankkeiden toteuttamiskelpoisuutta ja mahdollistavat arkkitehtonisesti kunnianhimoisen toteutuksen.

Urbaaneina keskuksina liikennehubit tarjoavat myös

hyvän mahdollisuuden asuntorakentamiselle. Suomessa laajojen pelkästään julkisiin tiloihin perustuvien kokonaisuuksien toteuttaminen voi olla haastavaa. Liikennehubien yhteyteen sijoittuvalla asuntorakentamisella voi edesauttaa niiden taloudellista kannattavuutta ja sitä kautta niiden etenemistä toteutukseen. Lisäksi asuntojen sijoittuminen kaupunkien keskeisiin solmukohtiin hyvien liikenneyhteyksien äärelle lisää niiden vetovoimaisuutta.

Osa liikennehubien toimivuutta on digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Erilaiset digitaaliset ratkaisut, kuten kulkuneuvojen jakamissovellukset, ovat mahdollistaneet entistä monipuolisemmat ja kestävämmät liikkumistavat, joissa auton omistamisen merkitys pienenee. Uudet mobiilimaksamisen ratkaisut madaltavat kynnystä joukkoliikenteen satunnaiseen käyttöön ja esimerkiksi Föli (Turun seudun joukkoliikenne) on jo ensimmäisenä Suomessa ottanut käyttöön EMV-lähimaksuteknologian paikallisliikenteessä.²⁹ Lähimaksaminen mahdollistaa lipun maksamisen pankki- ja luottokortin sekä mobiililaitteen lähimaksulla.

Liikennehubit kehittävät julkista liikennettä omalla vaikutusalueellaan, parantavat alueiden välisiä yhteyksiä ja luovat liikkumisen verkoston. Niiden avulla voidaan mahdollistaa kestävämpi matkustaminen,

luoda kaupunkeihin puhtaampi lähiympäristö ja vähentää kasvihuonekaasuja. Auton omistamisen tarve vähenee jopa taajama-alueen ulkopuolella uusien yhteiskäyttöajoneuvojen avulla. Uudet kaupunkipyöräpalvelut ja muut uudet liikkumismuodot rohkaisevat aktiiviseen matkustamiseen.³⁰

Kokonaisuudessa uusien liikennehubien avulla Suomessa on mahdollisuus kehittää uudenlaista multimo-
daalista liikkumistapaa.

Kuva 12. (Oikealla) Liikennehubi tarjoaa monia mahdollisuuksia.



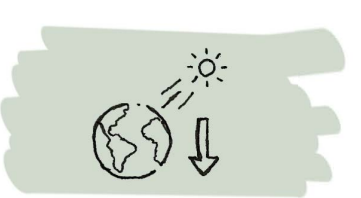
Kehittää julkista liikennettä omalla vaikutusalueellaan



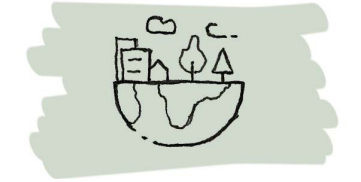
Parantaa alueiden välisiä yhteyksiä ja luo liikkumisen verkoston



Luo puhtaampaa lähiympäristöä



Vähentää kasvihuonekaasuja



Mahdollistaa kestävämmän matkustamisen



Pienentää auton omistamisen tarvetta



Rohkaisee aktiiviseen matkustamiseen



Helpottaa maaseudulla asuvien pääsyä palveluiden äärelle



Kuva 13. Naantalin vierasvenesatama ja kirkko.

3.1 HISTORIA

KESKIAJALLA BIRGITTILAISSUOSTARIN ja kaupungin silhuettia edelleen hallitsevan kirkon ympärille perustettu Naantali on Suomen vanhimpia kaupunkeja. Naantalin kaupungin perustamishetkeksi katsotaan 23. elokuuta 1443, jolloin kuningas Kristoffer Baijerilainen antoi vahvistuskirjalla virallisen suostumuksensa silloiseen Raision Ailostenniemeen rakennettavalle luostarille.¹ Luostarin alaisuuteen alkoi rakentua kaupunki, joka sai kauppapaikan privilegion.

Alun perin vuonna 1438 luostari oli perustettu Maskun Karinkylään, jonka sijainti oli kuitenkin nopeasti todettu huonoksi. Nimensä Naantali sai kuitenkin tuolta Maskusta muuttaneelta birgittalaisluostarilta, joka tunnettiin latinankielisellä nimellä *Vallis gratie* (suom. *Armon laakso*). Tästä johdettiin kaupungin nykyäänkin tunnettu ruotsinkielinen nimi *Nådendal*, joka edelleen taipui suomen kielessä muotoon *Naantali*.²

Luostarista kehittyi keskiajalla suosittu pyhiinvaelluskohde ja arvovierailut vaurastuttivat kaupunkia. Kuitenkin 1500-luvulla Mikael Agricolan sekä uskonpuhdistuksen vaikutuksesta luostarin merkitys romahti ja 1500-luvun lopulla luostari suljettiin kokonaan. Uskonpuhdistusta seuranneet kaksi vuosisataa olivat

Naantalin kaupungille suurta lama-aikaa.³

Kylpylätoiminta, josta kaupunki nykyäänkin tunnetaan,⁴ alkoi 1700-luvun alussa, kun professori Petter Elfving avasi Viluluodon terveyslähteen. 1750-luvulla Naantaliin rakennettiin tullihuone, jonka porttia koristi kohokuviainen puinen aurinko.⁵ Puinen aurinko korvattiin myöhemmin kuparista taotulla auringolla⁶ ja siitä muodostui sittemmin yhä tänäkin päivänä tunnettu *Naantalin aurinko* -käsité.

Kunnolla kylpylätoiminta vakiintui vasta 1863, kun kylpylä siirrettiin kaupungin rantaan, nykyisen vierasvenesataman paikkeille.⁷ Erilaiset kylvyt sekä huvi- ja seuralämä toivat kaupunkiin vierailijoita ulkomailta asti. Naantalin kaupunki kohtasi uuden kukoistuksen.

Vuonna 1922 Naantali vakiinnutti asemaansa poliittisesti tärkeänä kaupunkina, kun silloinen eduskunta päätti käyttää maanviljelysneuvos Alfred Kordelinin aikaisemmin omistamaa Kultarannan huvilatilaa tasavallan presidentin kesäasuntona, jona se toimii yhä tänäkin päivänä.⁸ Luonnonmaalla sijaitseva Kultaranta auttoi Naantalia myös saaman mantereeseen ja Luon-

¹ RKY 2021.

² Virtanen 1998, s. 35.

³ Naantali 2021.

⁴ Virtanen 1998, s. 123.

⁵ Naantali 2021.

⁶ VisitNaantali 2021.

⁷ Naantali 2021.

⁸ Presidentti 2021.

nonmaan yhdistävän sillan vuonna 1934. Presidentti P. E. Svinhufvudin mukaan Ukko-Pekaksi nimetty silta oli valmistusaikanaan yksi maan pisimpiä.

Vuonna 1964 kaupungin asukasluku ja pinta-ala kasvoi merkittävästi, kun Naantalin maalaiskunta liitettiin osaksi Naantalia. 1960-luvulla myös Suomen ja Ruotsin välille vakiintui autolauttaliikenne, joka korosti saaristokaupunkina tunnetun Naantalin merkitystä satamakaupunkina. Tuolloin Naantali oli hetkellisesti jopa Suomen suurin tuontisatama⁹ ja yhä edelleen se on rahtimäärältään Suomen suurimpia satamia.¹⁰

Kaupungin kylpylätoiminta sai jatkoa vuonna 1984, kun Kalevanniemelle avattiin uusi ja moderni kylpylähotelli. Kaupungin maine matkakohteena kasvoi ja vuonna 1993 Kailon saareen perustettu teemapuisto Muumimaailma kasvatti sitä entisestään. Nykyään Naantali kylpylöineen ja muumimaailmoineen

tunnetaan myös vauraana teollisuuskaupunkina.¹¹

Vuoden 2009 alussa kuntaliitosten myötä Naantalin kaupunkiin liittyivät saaristokunnat Merimasku, Rymättylä sekä Velkua ja vielä vuonna 2011 osakuntaliitoksen myötä Livonsaari ja Lempisaari siirtyivät Maskulta Naantalille.

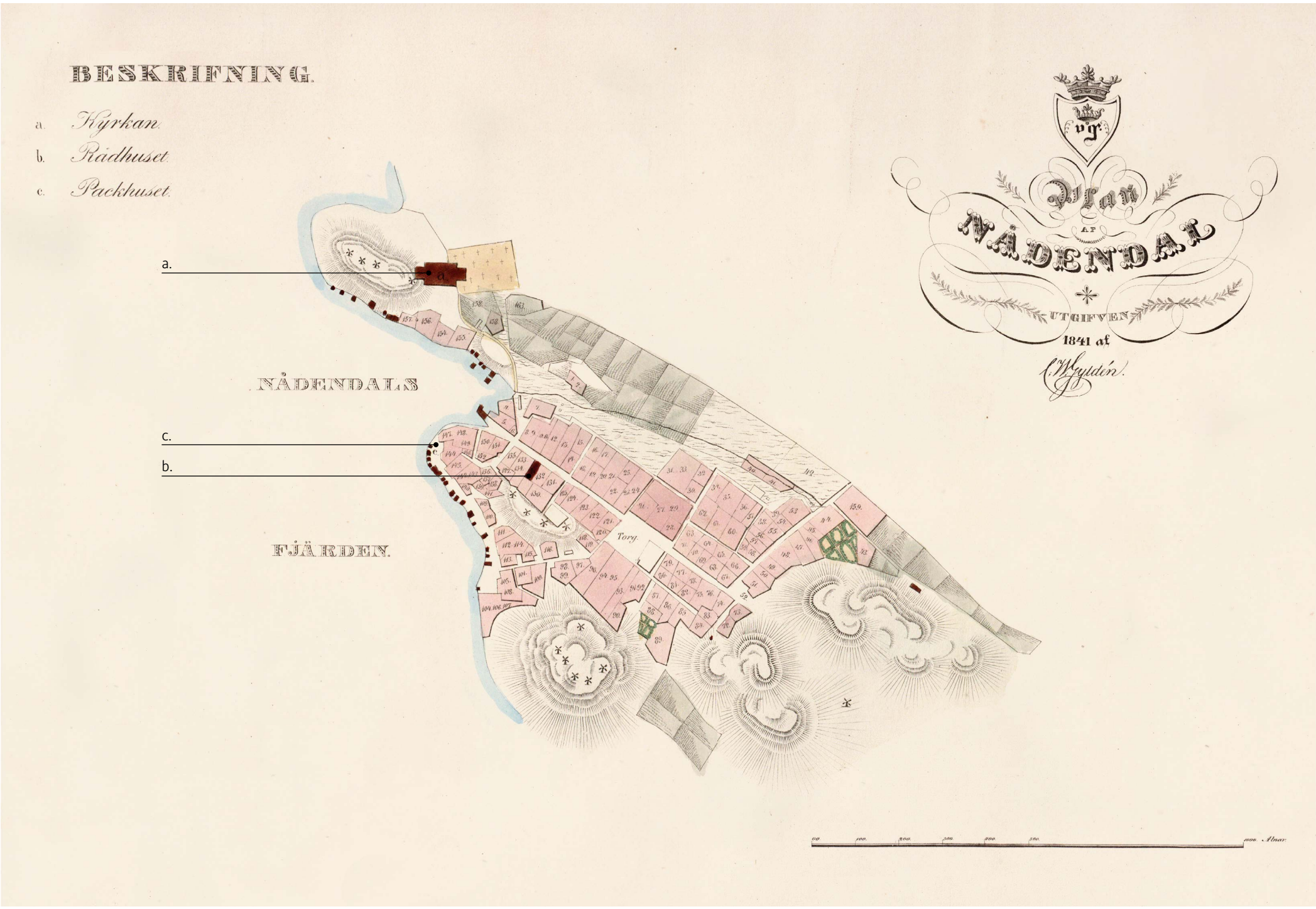
Naantalin on kaupunki, jolla pitkä historia ja vahvat juuret. Nunnaluostarista ponnistaneesta ja kylpylätoiminnallaan mainetta keränneestä kaupungista on samalla kuntaliitosten myötä kasvanut suuri saaristokaupunki. Samalla sen sijainti lähellä Turkua ja rooli osana Turun kaupunkiseutua tarjoavat sille tulevaisuudessa monia mahdollisuuksia. Tulevaisuuden liikennejärjestelyt ja liikkumisen uudet muodot sekä saariston tarjoamat mahdollisuudet voivat olla avaintekijöitä, jotka mahdollistavat kasvavan ja vetovoimaisen Naantalin tulevaisuudessa.

⁹ Naantali 2021.
¹⁰ Port of Naantali 2021.
¹¹ Naantali 2021.



Kuva 14. Naantalin kirkko ja vanhan kaupungin ranta 1920-luvulla.

Kuva 15. (Oikealla) Claes Wilhelm Gyldeénin laatima Naantalin kartta vuodelta 1841. Mittakaavajanaks yksikkönä on käytetty kyynärää (ruots. *aln*). Yksi kyynärä on 59,34 cm. (Alkuperäistä karttakuvaa muokattu).



NAANTALI ON läpi historiansa tunnettu merenrantakaupunkina.¹² Meri ja saaristo ovatkin edelleen Naantalin imagon keskeisimpiä piirteitä.

Naantalin ympäristöohjelman yhteydessä tehty sähköinen kysely naantalilaisille ja Naantalin kaupungin työntekijöille nostaa esille kaupungin imagon kannalta merkittäviä arvostuksen kohteita.¹³ Kyselyssä naantalilaisille rakkaiksi kohteiksi nousivat erityisesti:

- Meri ja saaristo
- Kuparivuori
- Kailon saari ja saaressa sijaitseva Muumimaailma
- Vanha kaupunki
- Kirkkopuisto
- Vanhasta kaupungista Taimoon ulottuva rantareitti

Pekka V. Virtanen listaa kirjassaan *Kaupungin imago* Naantalin kaupungin imagotekijöiksi Kultarannan,

¹² Virtanen 1998, s. 25.
¹³ Naantalin ympäristöohjelma 2020–2024, 2020, s. 7.
¹⁴ Virtanen 1998, s. 167.
¹⁵ Rakennuslehti 2020.
¹⁶ Naantalin kaupungistrategia 2022, 2018, s. 4.
¹⁷ Turun Seutusanomat 2018.



Luottamus



Vastuullisuus



Rohkeus



Turvallisuus



Aurinkoisuus

Kuva 16. Naantalilaisille tärkeitä arvoja.

kylpylän, vanhan kaupungin, *Naantalin auringon*, Muumimaailman ja musiikkijuhlat.¹⁴ Imagotekijät ovat pääpiirteittäin linjassa ympäristöohjelmassa listattujen naantalilaisille rakkaiden kohteiden kanssa.

Kuntaranking 2019 -tutkimuksen mukaan Naantalissa asuvat Suomen toiseksi tyytyväisimmät asukkaat (Kauniainen sijoittui vertailun ensimmäiseksi).¹⁵

Kaupungin imago ei aina tarkoita joitakin ulkoisia imagotekijöitä tai -kohteita. Hyvä imago voi tarkoittaa myös kaupungin asukkaille esim. miellyttävää ja toimivaa pikkukaupunkia, joka on turvallinen paikka asua.

Naantalin kaupunkistrategiassa 2022 on listattu kaupungin toiminnassa ja päätöksenteossa korostuvia arvoja. Strategian linjaamia arvoja ovat luottamus, vastuullisuus, rohkeus, turvallisuus ja aurinkoisuus.¹⁶

Luottamuksella viestitään toisten arvostamista, lupauksen pitämistä ja avointa toimimista. Vastuullisuudella viitataan toiminnan vaikutusten tiedostamiseen ja ympäristön kestäväan hyvinvoinnin edistämiseen. Rohkeus kuvaa uskallusta toimia aiemmasta ja muista poikkeavalla tavalla ja kyvystä ottaa vastaan palautetta ja uudistua. Turvallisuus viestii huolenpitoa, riskeihin varautumista ja hyvän arjen tukemista. Aurinkoisuus viittaa historiaan, mutta samalla viestii myönteisen kuvan rakentamisesta ja optimistisesta suhtautumisesta tulevaan.

Kaupungin imago kumpuaa myös vahvasti alueen identiteetistä. Arkkitehti Pekka Mäki kuvailee Naantalin uusien keskustakorttelien identiteetin syntyvän historiasta, Naantalin vanhan kaupungin idyllisistä maisemista, vierasvenesataman ja meren läheisyydestä.¹⁷



Kuva 17. Meri ja saaristo.



Kuva 18. Kuparivuori.



Kuva 19. Kailon saari (Muumimaailma).



Kuva 20. Vanha kaupunki.



Kuva 21. Taimo - vanha kaupunki rantareitti.



Kuva 22. Kirkkopuisto.

4.3 LIIKKUMISEN TULEVAISUUS NAANTALISSA

NAANTALIN KAUPUNKI on listannut strategioissaan, ohjelmissaan ja suunnitelmissaan minkälainen tulevaisuuden kaupunki sillä on tavoitteena. Naantalin visio 2030, ympäristöohjelma 2020–2024 ja kaupunkistrategia 2022 käsittelevät tulevaisuutta sekä tavoitteita laajasti ja liikkuminen sekä liikenne ovat isossa osassa jokaisessa niistä.

Naantalin visiossa 2030 kaupunki on kasvava, elinvoimainen ja tulevaisuutta rohkeasti rakentava saaristo-kaupunki. Yrityksille tarjotaan joustava ja kilpailukyinen ympäristö. Asukkaille ja vierailijoille tarjotaan monipuolisia ja helposti saatavilla olevia palveluita.¹⁸

Naantalin ympäristöohjelma 2020–2024 linjaa tavoitteeksi kehittää toimintaa ympäristövastuullisesti ja toimia ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Ilmastomuutoksen kannalta merkittävimmät kasvihuonekaasupäästöt aiheutuvat Naantalissa liikenteestä sekä kiinteistöjen lämmityksestä ja sähkönkulutuksesta, kun päästökaupan piirissä olevaa teollisuutta ei huomioida.¹⁹

Ympäristöohjelmassa on listattu kehityskohteita, joista monet liittyvät liikenteen ja liikkumisen tulevaisuuteen. Naantalin asukkaat toivovat julkisen

liikenteen kehittämistä ja sen parempaa kattavuutta myös saaristossa. Kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien parantaminen myös Saaristo-Naantalissa ja Saariston rengastiellä nähdään tärkeäksi.

Kokonaisuudessaan kaupunkilaiset kokevat erityisen tärkeänä toimenpiteenä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen liikennepäästöjen vähentämiseksi.²⁰ Kynnyksen joukkoliikenteeseen tulee siis madaltua ja kehittämällä joukkoliikennettä Naantali voi viestiä olevansa esimerkillinen toimija ympäristöasioissa.

Naantalin kaupunkistrategiassa 2022 esitetään monia tavoitteita ja monet niistä liittyvät suoraan liikkumiseen. Strategisena vahvuutena nähdään Naantalin erottuva matkailu- ja elämystarjonta,²¹ joissa liikkuminen on keskeinen osa kokonaisuutta. Tavoitteena on myös suunnitelmallisesti vähentää kasvihuonepäästöjä, missä tieliikenteen päästöt ovat merkittävässä osassa. Strategia kiteytyy kolmeen kärkihankkeeseen, jotka kaikki liittyvät myös liikkumisen tulevaisuuteen.

Kärkihanke 1: Osaava, palveleva ja hyvinvoiva Naantali nostaa esille yrittämisen edellytysten aktiivisen kehittämisen,²² missä kaupungin toimiva liikenneinfrastruk-

tuuri korostuu.

Kärkihanke 2: Hyvien yhteyksien Naantali esittää toimenpiteitä, jotka kokonaisuudessaan liittyvät liikkumisen tulevaisuuteen. Keskeisenä toimenpiteenä on sisäisten yhteyksien kehittäminen ja Manner-Naantalin ja saariston saavutettavuuden parantaminen. Hankkeen kärkitoimenpiteitä ovat mm. seudullisen joukkoliikenteen kehittäminen Naantalin palvelutason parantamiseksi ja pysäköintijärjestelyiden kehittämisen keskustassa.²³

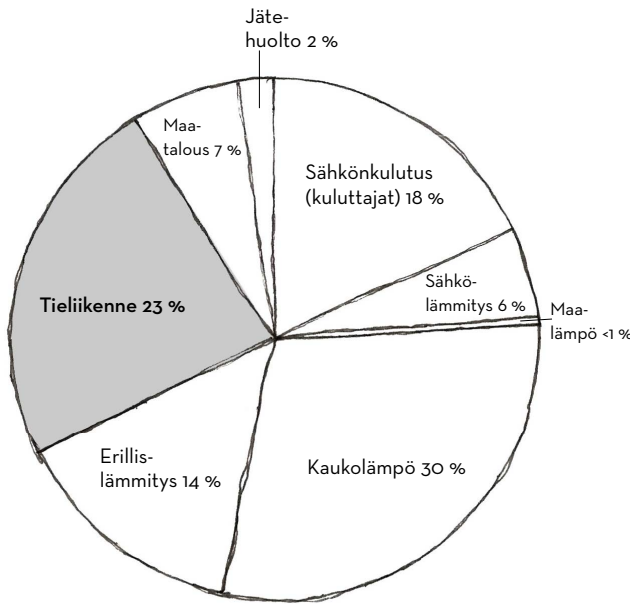
Kärkihanke 3: Kasvava ja vetovoimainen Naantali korostaa asumisen laadun edistämistä ja kestävä kehityksen mukaisia periaatteita.²⁴ Sujuvalla, toimivalla sekä ympäristöystävällisellä liikenteellä ja liikkumisella voidaan näitä tavoitteita tulevaisuudessa mahdollistaa.

Naantalin kulkutapajakauma

Turun seudun ja Naantalin liikkumismuotoja on viimeksi tutkittu laajasti vuonna 2018, jolloin julkaistiin *Henkilöliikennetutkimus 2016: Turun seutu*.

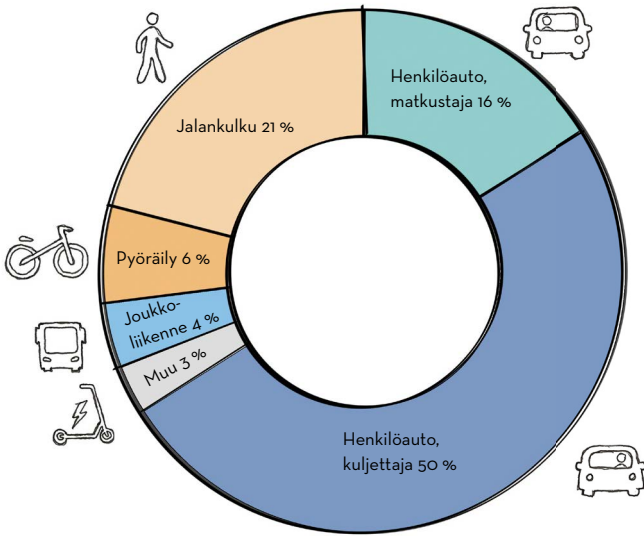
Tutkimus esittelee Naantalin kulkutapajakauman,

Naantalin kasvihuonekaasupäästöt 2017



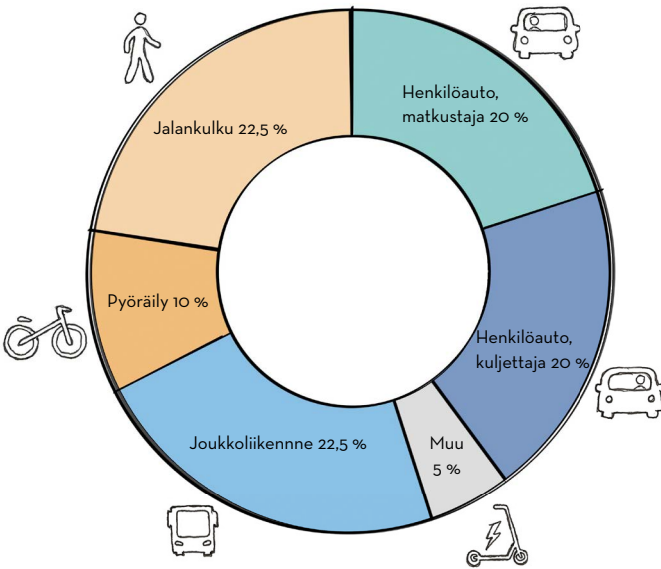
Kuva 23. Tieliikenne oli Naantalin toiseksi suurin kasvihuonekaasupäästöjen aiheuttaja vuonna 2017 ilman teollisuuspäästöjen huomioimista. CO2-raportti 2019.

Naantalin kulkutapajakauma 2016



Kuva 24. Naantalilaisten kulkutapajakauma vuonna 2016. Henkilöliikennetutkimus 2016: Turun seutu.

Diplomityön esittämä tavoite uudeksi kulkutapajakaumaksi vuoteen 2030 mennessä



Kuva 25. Aikaisempaan henkilöliikennetutkimukseen pohjautuva diplomityön esittämä visio Naantalin tulevaisuuden kulkutapajakaumasta.



Kuva 26. Uuden korttelin sijainti Naantalin kaupunkirakenteessa ja keskeisten kulkuyhteyksien matka-ajat.

jossa henkilöautoliikenne kattaa yli puolet kaupungin asukkaiden liikkumismuodoista (henkilöauton kuljetajana 50 % ja matkustajana 16 %). Naantali kaupunki käsittää kuntaliitosten myötä laajan maaseutualueen, jossa henkilöauton käyttö korostuu. Joukkoliikennettä naantalilaiset ovat käyttäneet vähän (4 %:n osuus kulkutapajakaumassa). Kestävien liikkumismuotojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, osuus kuitenkin kasvaa, mitä lähempänä Naantalin kanta-kaupungin aluetta liikutaan.²⁵

Suunnitelmaosassa esiteltävä liikennehubi voisi omalta osaltaan kasvattaa kestävien liikkumismuotojen osuutta Naantalin tulevaisuuden kulkutapajakaumassa. Erityisesti joukkoliikenteen kasvu olisi odotettavissa, mikäli Naantalin joukkoliikennetarkaisut kehittyisivät suunnitelman esittelemään suuntaan. Edellisellä aukeamalla (sivu 43) on esitelty Naantalin kulkutapajakauma vuodelta 2016 ja diplomityön visioima uusi vuoteen 2030 mennessä tavoiteltava kulkutapajakauma, jossa kestävät liikkumismuodot kasvaisivat ja henkilöautoilun osuus pienenisä.

²⁵ Henkilöliikennetutkimus 2016: Turun seutu, 2018, s. 3.
²⁶ Euroopan ympäristökeskus 2021.

Yhteenveto

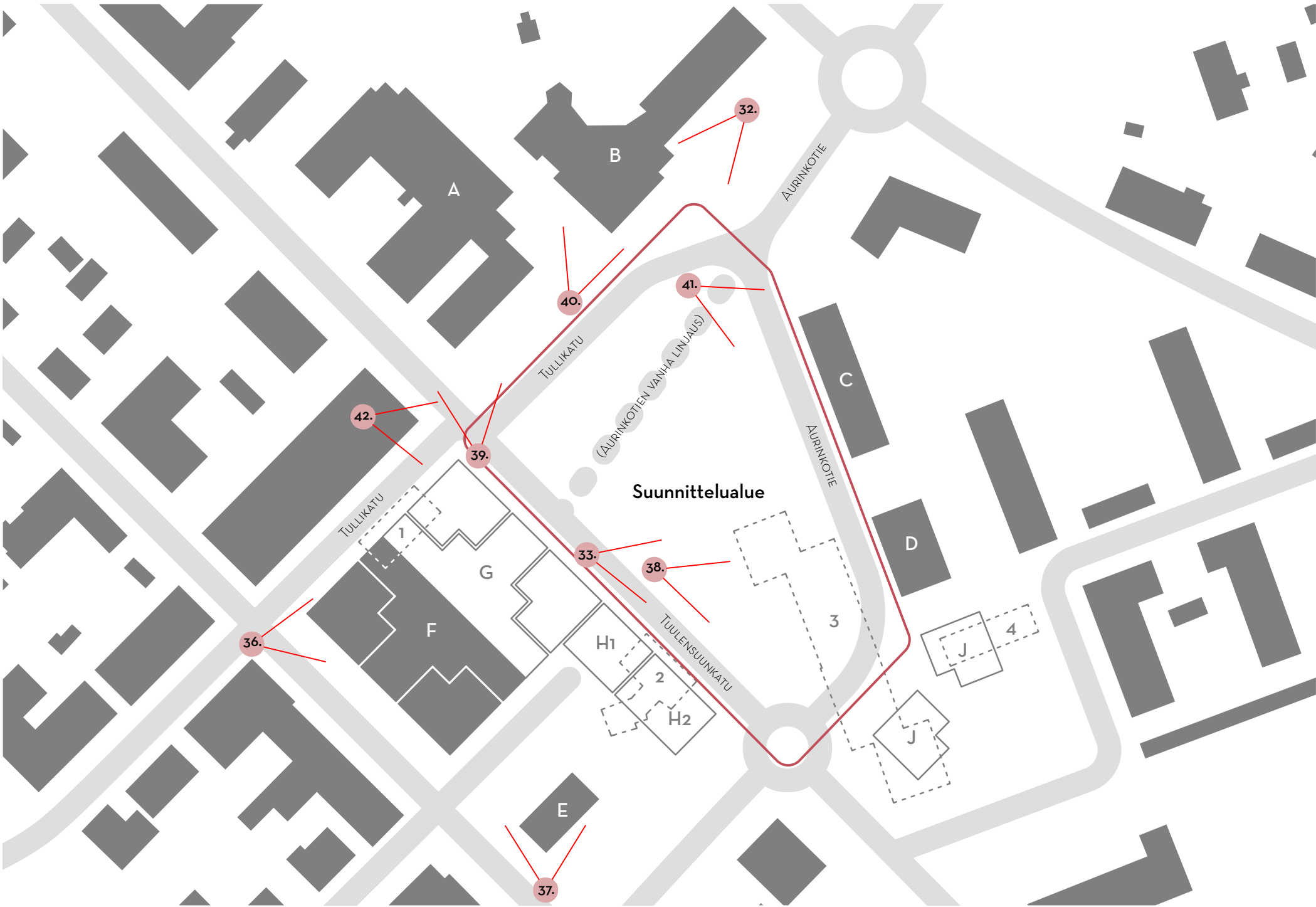
Kaupungissa tehdyt päätökset ja linjaukset vaikuttavat läheisesti asukkaiden sekä matkailijoiden arkeen ja voivat samalla ratkaista laajoja liikkumiseen liittyviä kysymyksiä, ongelmia ja tavoitteita.

Laajemmassa mittakaavassa tarkasteltuna yksi suurimmista haasteista on koko Euroopan Unionin liikennesektori, joka tuottaa yli neljänneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä.²⁶ Naantalin strategiasaan linjaama liikennejärjestelyiden ja liikkumisen uusien muotojen kehittäminen ovatkin muutostekijöitä, jotka voivat olla omalta osaltaan ratkaisemassa globaalia ongelmaa.

Erilaisten liikkumistarkaisujen kehittäminen ja mahdollistaminen voivat olla kaupungille positiivisia mahdollisuuksia, jotka tekevät tulevaisuuden liikkumisesta nopeampaa, helpompaa ja kestävämpää sekä Naantalin kaupungin asukkaille että siellä vieraileville. Esimerkiksi sähköbussien ja -henkilöautojen lisääminen, paikallisjunaliikenteen uudelleen aloittaminen ja digitaaliset älyratkaisut voivat olla osa kokonaisvaltaista ratkaisua, minkä avulla ympäristöystäväl-

linen liikkuminen ja liikenne sekä kestävä matkailu mahdollistetaan.

Diplomityön suunnitelmaosa esittelee oman ratkaisunsa siihen, miten näihin tavoitteisiin voitaisiin vastata liikennehubin ja sitä koskevan korttelinsuunnitelman muodossa.



4.1 VINJETTİKARTTA

TÄSSÄ LUVUSSA käsitellään suunnittelualueita eri tarkkuustasoilla ja eri mittakaavoissa.

Oheinen sivulla 48 oleva vinjettikartta esittelee tässä luvussa käsitellyt rakennukset, tielinjat ja suunnittelualueen. Lisäksi karttaan on merkitty luvussa esitellyjen valokuvien kuvauspaikat.

Olevat rakennukset

- A Naantalin terveyskeskus
- B Naantalin seurakuntakeskus
- C As Oy Kreivinniitty (1966)
- D As Oy Naantalin Pressa (2019)
- E Asemapäällikön talo (1890-luku)
- F As Oy Naantalin Victoria (2020)

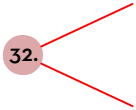
Tulevat rakennukset

- G As Oy Naantalin Estelle
- H1 Korttelin 55 uudisrakennus
- H2 Korttelin 55 uudisrakennus
- J Uuden korttelin 14 uudisrakennukset

Purettu/purettavat rakennukset

- 1 "Bunkkeri" (purettiin 2018)
- 2 Vapaa-ajan tulin rakennus (purettiin 2019)
- 3 Naantalin virastotalo (puretaan 2025 mennessä)
- 4 Autotalli (puretaan tulevaisuudessa)

Muiden merkkien selitykset



Valokuvan ottopaikka ja kuvakulma. Pisteeseen merkitty kuvan numero. Esimerkiksi 32. tarkoittaa *Kuva 32.* (joka löytyy sivulta 58)

Suunnittelualueen raja on merkitty punaisella viivalla.

Kuva 27. Vinjettikartta.



Kuva 28. Kohteen sijainti eri mittakaavoissa.

4.2 ALUEANALYYSI

Naantali osana kansainvälistä, kansallista ja seudullista liikenneverkkoa

EUROOPAN LAAJUINEN liikenneverkko (lyh. TEN-T) on Euroopan Unionin hanke, jolla luodaan yhtenäinen Euroopan tieliikenteen, rautateiden, merenkulun ja ilmailun tärkeimpien väylien verkosto. Sen tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden saumatonta liikkumista.¹

Naantali ja Naantalin satama ovat osa multimodaalista Skandinavia-Välimeri ydinverkkokäytävää. Tieyhteys on merkittävä rahtin ja liikenteen välittäjä mm. Naantalin sataman ja Pietarin välillä. Lisäksi Turun kehätiellä, joka on osa ydinverkkokäytävää, on suuri seudullinen merkitys sen yhdistäessä Turun ja sen ympärys kuntien alueita toisiinsa.²

Naantalin kaupungin maantieteellinen sijainti Suomen lounaisosassa ja rooli osana TEN-T-liikenneverkkoa korostavat kaupungin merkitystä ”porttina länteen”. Sujuva laivaliikenne mahdollistaa matkustamisen Maarianhaminaan, Kapellskäriin ja Tukholmaan. Lisäksi kaupungin monipuolinen matkailutarjonta korostaa Naantalin kansainvälistä potentiaalia.

¹ Traficom 2021.

² Väylävirasto 2021.

³ Vihreät 2021.

Alueellisesti tarkasteltuna Naantali kuuluu yhdessä Turun, Raision ja Kaarinan kaupunkien kanssa Turun ydinkaupunkiseutuun, missä se muodostaa alueen länsireunan. Kuuluminen ydinkaupunkiseutuun korostaa Naantalin merkitystä houkuttelevana asuinpaikkana ja luo taloudellisia mahdollisuuksia.

Raisio on 10 minuutin ja Turku 20 minuutin ajomatkan päässä. Linja-autolla matkustettaessa matka-ajat ovat hieman pidempiä, mutta tulevaisuudessa joukkoliikenteen kehittyminen ja älykkäät liikennejärjestelyt mahdollistanevat entistä nopeammat matka-ajat. Matka Helsinkiin taittuu sekä henkilöautoilla että joukkoliikenteellä noin kahdessa tunnissa.

Tammikuussa 2021 Vihreät esitti Suomen kaupunkiseuduille uutta lähijunien pilottikokeilua.³ Kokeilun tavoitteena olisi siirtää ihmisten päivittäistä matkustamista yksityisautoilusta nopean ja vähäpäästöisen raideliikenteen pariin. Turun seudulle esitys toisi kattavan lähijunaverkoston, joka noudattaisi tunnin vuoroväliä.

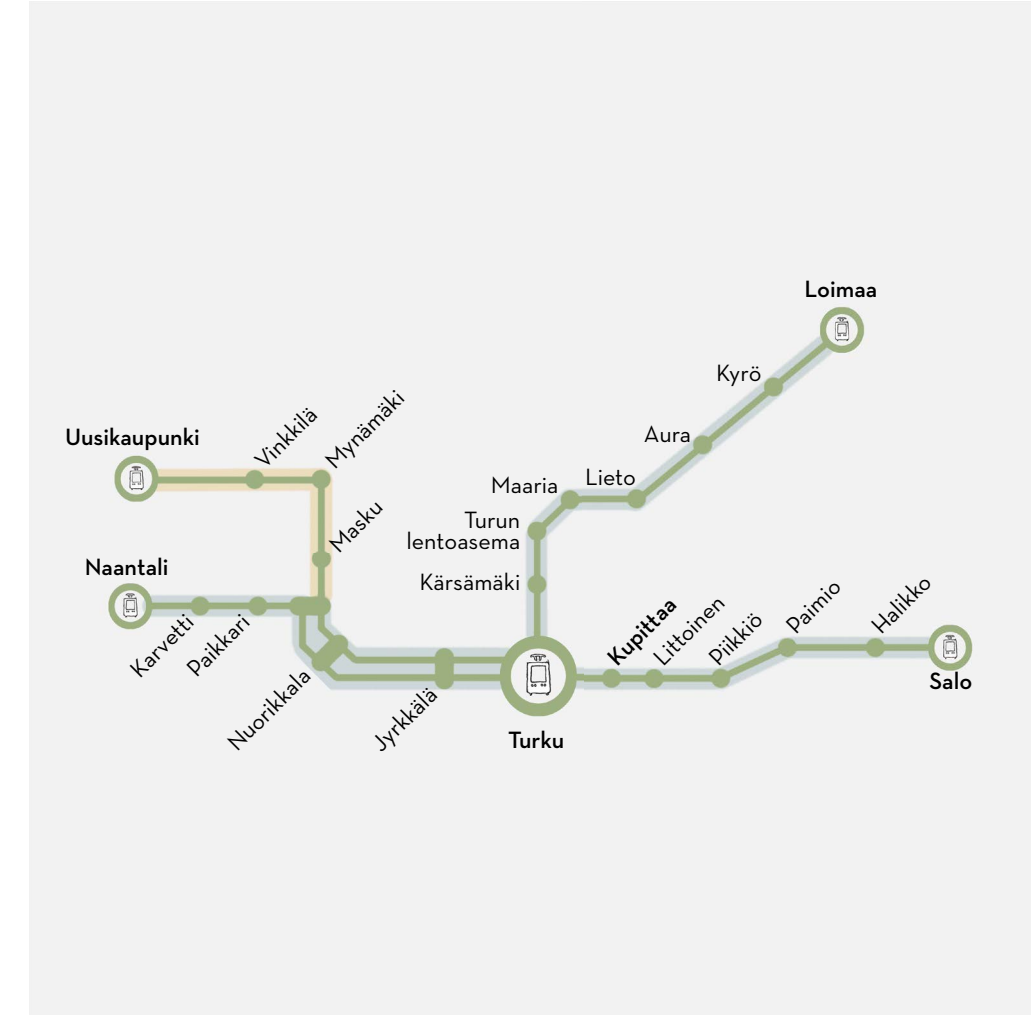
Naantalin osalta lähijunaliikenne mahdollistaisi monipuolisen työmatkaliikkumisen Turun seudulla, parantaisi Naantalin keskustan saavutettavuutta ja tarjoaisi

matkailijoille uuden saapumistavan Naantalin.

Naantalin asema saaristokaupunkina on viimeisten kuntaliitosten myötä korostunut. Velkuan, Merimaskun ja Rymättylän alueet sijaitsevat Naantalin keskustasta länteen. Naantalin keskustan tulee siis pystyä palvelemaan monipuolisesti entistä laajemman alueen asukkaita. Toimivien liikenneyhteyksien ulottaminen saaristoon korostuu.



Kuva 29. Naantali on osa Euroopan Unionin TEN-T-liikenneverkon Skandinavia-Välimeri ydinkäytävää.



Kuva 30. Vihreiden ehdottama lähijunaliikenne Turun seudulla tulevaisuudessa.



Kohteen vetovoimatekijät

Naantalin keskusta ja uusi kortteli sijaitsevat hyvien kulkuyhteyksien päässä ja ovat helposti saavutettavissa. Rakennuskanta on monipuolista vaihdellen aina vanhan kaupungin puutaloista moderniin elementtirakentamiseen.

Uuden korttelin näkökulmasta tarkasteltuna kaupungin monipuoliset palvelut ja vetovoimatekijät ovat lähellä ja helposti saavutettavissa. Korttelin säteellä sijaitsevat ruokakaupat, terveyskeskus, seurakuntakeskus, apteekki, tori, kirjasto ja kaupungintalo. Myös ravintola- ja kahvilatarjonta on keskittynyt lähi-alueelle. Vanha kaupunki museoineen sijaitsee lyhyen kävelymatkan päässä.

Merenranta ja vierasvenesatama sijaitsevat reilun puolen kilometrin päässä korttelista luoteeseen. Naantalin keskiaikainen kirkko, kirkkopuisto ja Nunnalahden uimaranta sijaitsevat myös vierasvenesataman läheisyydessä. Läheltä vierasvenesatamaa johtaa silta Kailon saarelle, josta löytyvät Muumimaailma ja Emma-teatteri.

Naantalin kylpylä ja keskeiset koulupalvelut sijaitsevat uudesta korttelista noin kilometrin koilliseen. Lisäksi Luonnonmaan puolella on tasavallan presidentin kesävirka-asunto Kultaranta ja Kultarannan puutarha, joka on myös avoinna yleisölle.

Yhteydet

Ajoneuvoliikenteen kannalta merkittävä reitti on Turun kehätie, joka on osa Suomen tärkeintä päätieyhteyttä, Eurooppatie 18:aa, Naantalista pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaalle. Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt uuden yleissuunnitelman E18 Turun kehätien (kt 40) parantamisesta välillä Naantali - Raisio, jossa keskeisiä periaatteita ovat tieosuuden parantaminen nelikaistaiseksi eritasoliittymillä varustetuksi väyläksi. Kehätien parantaminen lisää myös uuden korttelin saavutettavuutta ja lisää Naantalin yhä tiiviimmin osaksi Turun kaupunkiseutua.

Keskustan autoliikenteen pääpaino sijoittuu ns. pääkaduille, jolloin muu katualue rauhoittuu suurimmalta läpikulkuliikenteeltä. Keskusta-alueella näitä pääkatuja ovat Aurinkotie, Tuulensuunkatu, Mariankatu, Kaivokatu ja Käsityöläiskatu.

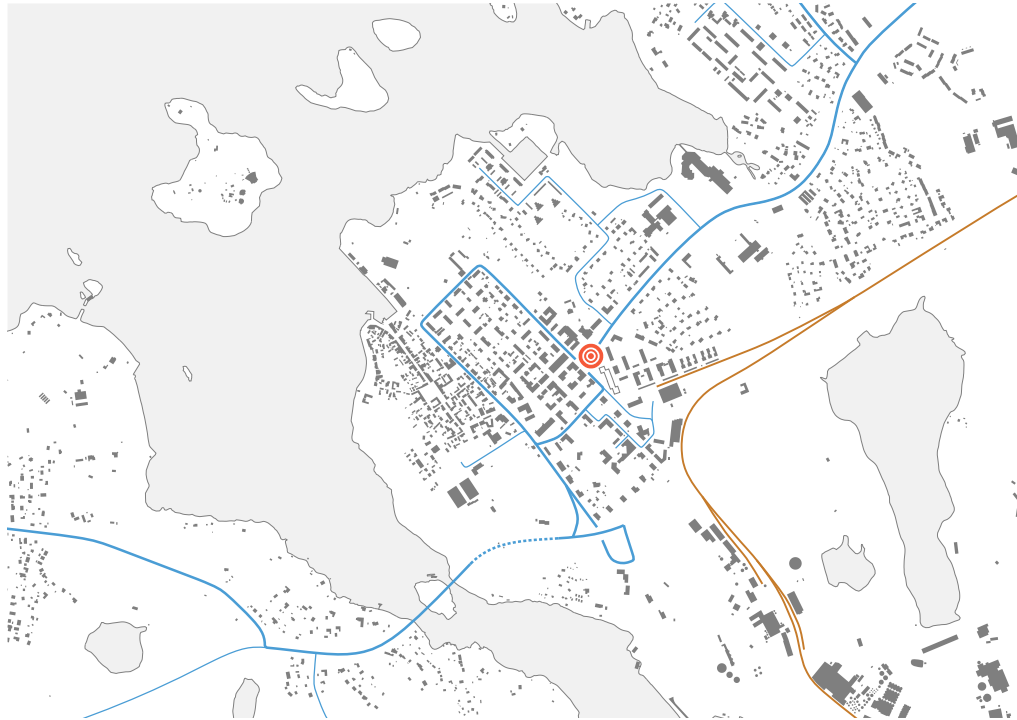
Sekä seudulliset että Naantalin sisäiset linja-autoyhteydet kulkevat uuden korttelin 13 kautta, joka korostaa sen funktiota sujuvien matkakettujen risteyspaikkana. Tällä hetkellä bussit liikennöivät Turun Kauppatorilta Naantaliin arkisin 15 minuutin välein ja viikonloppuisin 20 minuutin välein. Naantalin saaristossa bussilinjat liikennöivät mm. Rymättylään, Merimaskuun ja Velkualle.

Nykyinen raideyhteys on vain rahtiliikenteen käytössä, mutta olemassa oleva rautatie sijaitsee vain parin

Kuva 31. Rakeisuuskaavio, 1 : 12 000. Keskeiset vetovoimatekijät merkittynä.



Autoreitit
 — Pääkadut
 — Kokoojakadut



Joukkoliikenne
 — Seutulinjat
 — Naantalin sisäiset linjat
 — Rautatie (mahdollisuus paikallisjunaliikenteeseen)



Pyöräilyn ja kävelyn väylät
 — Pääreitit
 — Lähireitit
 — Täydentävät reitit

sadan metrin päässä suunniteltavasta liikennehubista. Mahdollisen paikallisjunaliikenteen alkaessa on suunnitelmassa esiteltävä liikennehubi ja rautatie mahdollista linkittää toisiinsa, mikä entisestään edistäisi uusien matkaketjujen muodostumista.

Pyöräilyn pää- ja lähireitit muodostavat Naantalin keskustan alueella kattavan verkoston ja sitä täydentävät maisemalliset kävelyreitit. Uusi kortteli ja siihen kuuluva liikennehubi on kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta hyvin saavutettavissa. Kävelyn ja pyöräilyn väylästä ja sitä tulevaisuudessa mahdollisesti täydentävät sähköpotkulaudat, kaupunkipyörät ja muut tulevaisuuden liikumismuodot muodostavatkin keskeisen osan liikennehubin matkaketjuja. Matkaketjun ensimmäinen ja viimeinen osa, ns. "The first and last mile", on helppo suorittaa näitä reittejä pitkin.



Kuva 32. Näkymä Aurinkotieltä lounaaseen kohti suunnittelualuetta. Oikealla Naantalin seurakuntakeskus ja taustalla rakenteilla oleva As Oy Naantalin Victoria.



Kuva 33. Vuonna 1983 rakennettu Naantalin virastotalo. Uudessa asemakaavassa Aurinkotien jatke on linjattu virastalon kohdalle ja rakennus on määrä purkaa. Taustalla vuonna 2019 valmistunut As Oy Naantalin Pressa, jonka edustalta Aurinkotien jatke tulevaisuudessa kulkee.



Kuva 34. Uusi asemakaava.

4.3 SUUNNITTELUALUE - KORTTELI 13

UUSI KORTTELI 13 on kolmion mallinen kortteli, jota rajaavat Aurinkotie koillisessa, Tuulensuunkatu lounaassa ja Tullikatu luoteessa. Valmistuessaan korttelilla on tärkeä rooli yhdistää hajanaista kaupunkirakennetta kantakaupungin ja markettialueen välillä. Alueen rooli on myös toimia Naantalin keskustan julkisivuna ja sisääntuloporttina erityisesti pohjoisesta Aurinkotien ja idästä Tuulensuunkadun suunnasta (joka kauempana muuttuu Järveläntieksi).

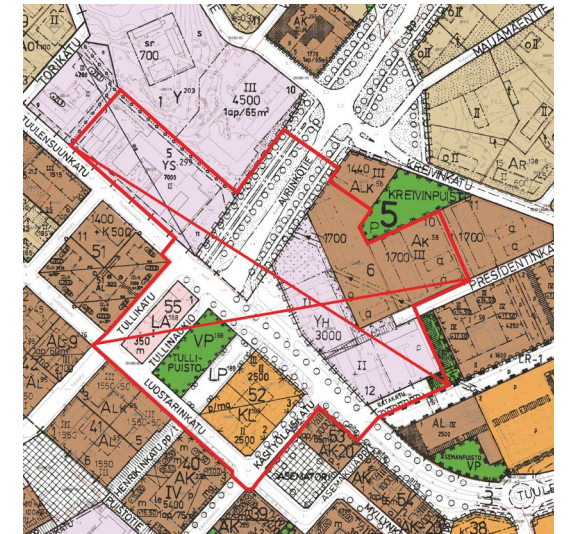
Alueen uusi asemakaava on laadittu vuonna 2016 ja sen pohjana ovat olleet Naantalin kaupungin keskustan rakennemalli sekä keskustakorttelien kutsukilpailun voittanut ehdotus *Taikurin hattu* (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy).⁴

Uudessa asemakaavassa *kortteli 13* on jaettu viiteen eri tonttiin. Suurimmaksi osaksi (tontit 1, 2 ja

⁴ Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2012.

5) kortteli on asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL-10). Kerrosluku on tonteilla 1 ja 2 rajattu neljään (lisäksi ullakko) ja tontilla 5 viiteen (lisäksi ullakko). Keskellä korttelia on lisäksi autopaikkojen korttelialue (LPA) ja henkilöliikenneterminaalialue (LHA). Rakennusoikeutta korttelissa on yhteensä 6200 kerrosalaneliömetriä.

Suunnittelutyössä asemakaava on toiminut ohjeellisenä lähtötietona, mutta ei kuitenkaan ehdottoman rajaavana määräyksenä. Suunnitelmassa esitettävien poikkeamien tarkoituksena on saada lisätoimivuutta kortteliin ja näin parantaa suunnittelualan toimivuutta. Käytännössä korttelin sisäpuolinen alue on suunnittelussa ollut vapaasti muokattavissa. Kaavan mukaisiin katulinjauksiin ei taas ole koskettu, koska kunnallistekniikan rakentaminen katulinjojen mukaan on alueella jo aloitettu.



Kuva 35. Vanha poistuva asemakaava.

Historiallinen, nykyinen ja uusi rakennuskanta

Suunnittelualuetta ympäröi sijainniltaan keskeinen asunto- ja liikerakennusalue. Suunnittelualan ympärillä oleva rakennuskanta on monipuolista.

Kortteli 55 sijaitsee suunnittelualan lounaispuolella. Se oli aikaisemmin ennen uutta asemakaavaa suurimaksi osaksi rakentamatonta puisto-, pysäköinti- ja linja-autoasema-aluetta. Lisäksi korttelin länsireunassa sijaitsi vuonna 1966 rakennettu ”bunkkeri-rakennus”, jossa toimi kahvilakioski ja matkahuolto.⁵

Uuden asemakaavan myötä ”bunkkeri” purettiin vuonna 2018 ja kortteliin uudisrakennettiin vuonna 2020 valmistunut As Oy Naantalin Victoria, joka sijoittuu korttelin lounaisreunalle, Luostarinkadun varteen. Korttelia on tulevaisuudessa tarkoitus täydentää As Oy Naantalin Estellella, joka sijoittuu Tuulensuunkadun varteen. Yhdessä asunto-osakeyhtiöt käsittävät neljä kerrostaloa, jotka yhdistyvät toisiinsa pihakannella.⁶

Korttelin 52 luoteisnurkassa sijaitsi vuosina 1899 ja 1957 rakennettu ”Vapaa-ajan tulin rakennus”, joka tunnettiin myös entisenä rukoushuoneena. Rakennus purettiin vuonna 2019, koska sitä ei pidetty

5 Naantalin keskustakorttelien kilpailuohjelma 2012, s. 5.

6 TA-Yhtiöt 2021.

7 Naantalin keskustakorttelien kilpailuohjelma 2012, s. 6.

8 Vehmanen 2020.

9 Johansson, omat arkistot 2020&2021.

rakennushistoriallisesti arvokkaana ja sijainti osittain katualueella hankaloitti huomattavasti Tuulensuunkadun liikennejärjestelyjä.⁷ Uudessa kaavassa tilalle on esitetty kaksiosaista rakennusmassaa, joka liittyy osaksi korttelia 55. Korttelin läpi on myös merkitty kävely-yhteys, joka yhdistää uuden linja-autoaseman ja kävelypainotteisen keskusta-alueen Luostarinkadulla.

Korttelin eteläosassa sijaitsee Asemapäällikön talo, joka on rakennettu 1890-luvulla. Rakennuksessa toimii nykyään päiväkotia. Taloa ympäröi kaavaan merkitty Asemapäällikön puisto.

Kortteli 6 sijoittuu suunnittelualan koillispuolelle. Korttelissa on vuonna 1966 rakennettu As Oy Kreivinniitty, joka käsittää kaksi kolmekerroksista asuinlamellitaloa. Toinen näistä sijoittuu tulevaisuudessa Aurinkotien uuden linjauksen varrelle. Lisäksi kortteliin on valmistunut vuonna 2019 As Oy Naantalin Pressa.

Vanhan asemakaavan mukaisesti korttelissa 6 sijaitsee myös vuonna 1983 valmistunut kaksikerroksinen virastotalo. Aurinkotien jatke on asemakaavassa linjattu virastotalon kohdalle ja rakennus on määrä purkaa.⁸

Suunnittelualan itäpuolella sijaitsee uusi *kortteli 14*, johon on tulevaisuudessa määrä rakentaa kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa. Kortteli asettuu osittain virastotalon päälle, joten uudisrakentaminen on mahdollista vasta sen purkamisen jälkeen.

Kortteli 5 sijaitsee suunnittelualan luoteispuolella ja muodostaa sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen. Naantalin terveyskeskus ja vanhainkoti sijaitsevat korttelissa Tuulensuunkadun varrella. Terveyskeskusta palveleva pysäköinti sijaitsee pääosin korttelin reunassa Tullikadun varressa. Paikoitusta on kuitenkin vähän ja tavoitteena on, että korttelin 13 pysäköintimahdollisuudet palvelisivat myös terveyskeskusta.⁹

Lisäksi suunnittelualueesta pohjoiseen *korttelissa 1* sijaitsee Naantalin seurakuntakeskus.



Kuva 36. As Oy Naantalin Victoria.



Kuva 37. Asemapäällikön talo.



Kuva 38. Purettava virastotalo.



Kuva 39. Naantalin terveyskeskus.



Kuva 40. Naantalin seurakuntakeskus.



Kuva 41. As Oy Kreivinniitty Aurinkotien varrella.

4.4 KEHITYSKOhteet ja haasteet

KORTTELI 13 ja sen lähialueet ovat uuden asemakaavan myötä seuranneiden purku- ja rakennustöiden takia olleet viimevuosien aikana ison myllerryksen alla. Alueen rakentaminen tulee jatkumaan vielä 2020-luvulla.

Alun perin keskustakorttelien kehittämistä ja uudistamista ajoi alueen hajanainen kaupunkirakenne. Kantakaupungin ja markettialueen välillä ei ole muodostunut luontevaa yhteyttä ja kaupunkitila oli jäänyt vajaalle huomiolle. Alueen olemassa oleva kaupunkirakenne ja arkkitehtuuri eivät viesti funktiotaan sisääntuloporttina Naantalin keskustaan.

Alueen luonne sisääntuloväylänä näkyy nykyään myös vilkkaana liikennemääränä, joka ei houkuttele kantakaupunkialueelle yleensä ominaiseen flanderaukseen. Kehityskohteena onkin pyrkä vaikuttamaan nykyiseen kulkutapajakaumaan, jonka mukaan yli puolet Naantalin liikkumisesta tapahtuu henkilöautolla. Kestävien liikennemuotojen kehittäminen vastaa myös Naantalin toiveisiin tarpeettoman autoilun vähentämisestä ja kävelypainotteisen keskusta-alueen kasvattamisesta.¹⁰

Suunnittelualueen välittömässä lähiympäristössä liiketilat ja kaupunkimaiset rakennusmassat

¹⁰ Naantalin keskustakorttelien kilpailuohjelma 2012, s. 15.

loistavat poissaolollaan, eikä alue vastaa mielikuvaa nykyaikaisesta kaupunkiympäristöstä. Naantalissa vierailevalle vanhan linja-autoaseman ympäristö on hankalasti orientoituva, eikä se myöskään jalankulkuympäristöltään vastaa liikenteen solmukohdalle ominaisia tarpeita.

Keskeinen kehityskohde on korttelin 13 sovittaminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Korttelin tulisi vahvemmin ilmentää asemaansa Naantalin keskustan sisääntuloporttina. Julkisivujen kutsuvuus, luonne ja ilme on keskeinen osa sitä kokonaisuutta, millaisen vaikutelman alueella kiertävä kaupunkitilasta saa.

Kokonaisuudessaan korttelin 13 kehityskohteet ja haasteet kulmineituvat kysymykseen, kuinka tehdä ympäristöstä houkutteleva ja toimiva. Siihen kysymyksen suunnitelma pyrkii arkkitehtuurin keinoin vastaamaan.



Kuva 42. Suunnittelualue toukokuussa 2021. Ilmakuvaan merkitty uudet tielinjaukset.

4.5 SUUNNITTELUTAVOITTEET

TAVOITTEENA ON kehittää Naantalin kaupunkia modernina ja houkuttelevana joukkoliikenne- ja kävelykaupunkina, jonka keskustaan voi saapua sujuvasti myös autolla. Suunnitelmien tavoitteena on esittää liikennehubi Naantalin keskustan risteyspaikkana, jossa yhdistyvät julkiset tilat ja asuminen.

Diplomityön suunnitelma esittelee vetovoimaisen asuin- ja liikekorttelin alueen, joka antaa Naantalin keskustalle kaupungin imagon mukaiset arkkitehtonisesti laadukkaat kasvot. Suunnitelman tavoitteena on laajentaa Naantalin kantakaupunkialuetta ja yhdistää kantakaupunki ja markettialue luontevasti kaupunki-

tilojen sarjaksi. Tavoitteena on esittää suunnitelmassa laadukasta julkista kaupunkitilaa, jossa on toimivat liikenne- ja pysäköintijärjestelyt sekä houkutteleva ja aktiivinen liikennehubikeskus.

Päämääränä on myös luoda mielenkiintoista kaupunkitilaa, joka tarjoaa erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille viihtyisiä katutiloja ja aukioita. Suunnitelma pyrkii mahdollistamaan monipuoliset kivijalkaliikkeet katutasossa, mitkä elävöittävät kortteliympäristöä ja tarjoavat asukkaille sekä alueella liikkuville palveluita. Tavoitteena on myös luoda ns. positiivinen rakennekehä, jossa uudet asukkaat tuovat alueelle uusia

työpaikkoja ja palveluita ja uudet palvelut tuovat puolestaan lisää uusia asukkaita.

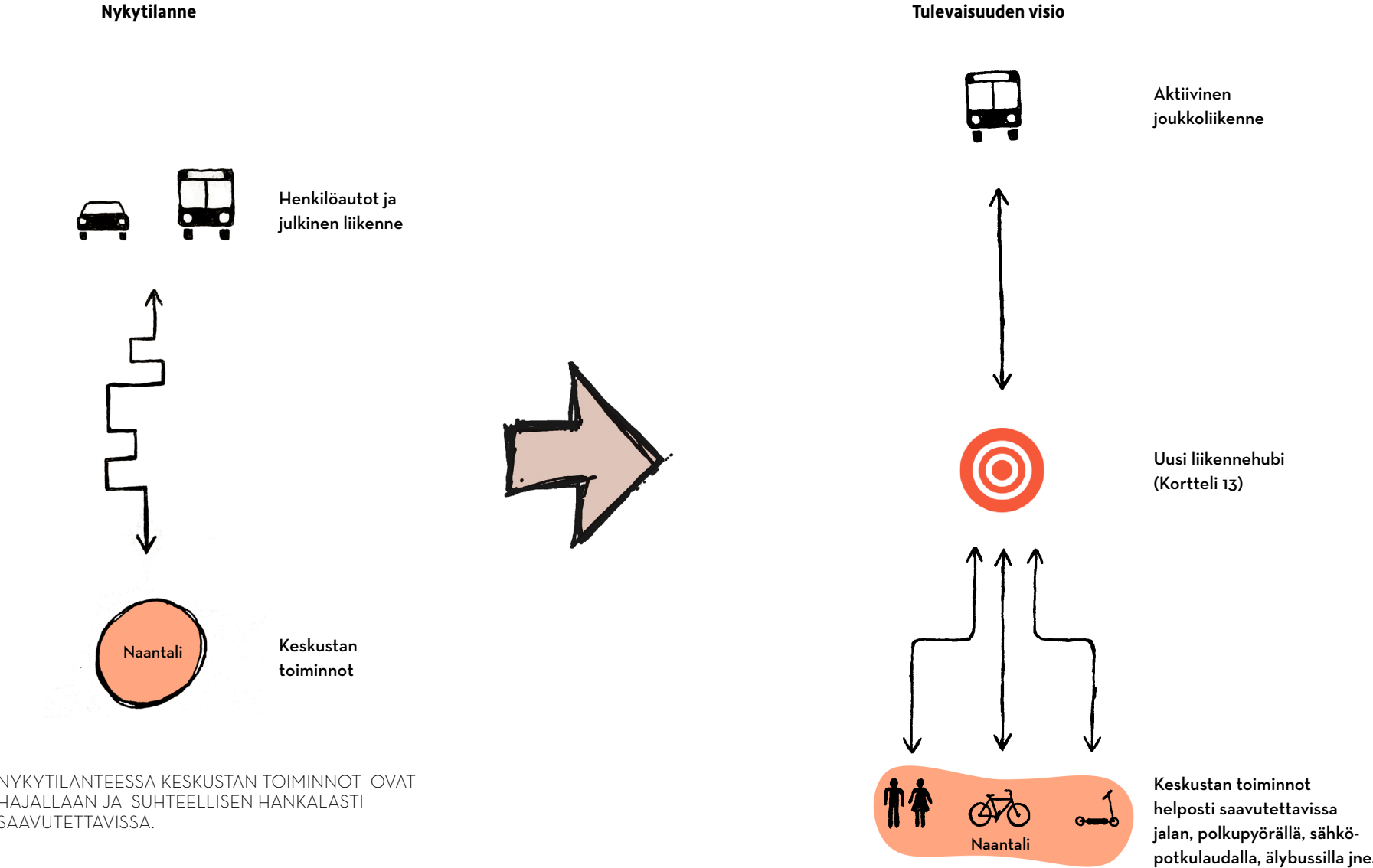
Naantalin kaupunkistrategia ennustaa kaupungin väkiluvun kasvavan tulevaisuudessa¹¹. Tämän korttelisuunnitelman tavoitteena on esittää elinvoimaista ja vetovoimaista lisärakentamista, joka omalta osaltaan tarjoaa mahdollisuuksia Naantalin kaupungin kasvuun.

Toiminnallisena tavoitteena on esittää hyvin toimiva nykyaikainen liike- ja asuinkorttelin sekä liikennehubin muodostama funktionaalinen kokonaisuus.



Kuva 43. Uuden liikennehubin tarjoamat mahdollisuudet.

Kuva 44. Visio uusista toimivammista yhteyksistä.





Kuva 46. Rakeisuuskaavio, 1 : 10 000.

Kuva 45. (vasemmalla) Ilmakuva-
sovitus uudesta korttelista.



Kuva 47. Luonnos suunnittelualueesta, 10.11.2020.

5.1 LÄHTÖKOHDAT JA LUONNOKSET

ENNEN SUUNNITTELUTYÖN aloittamista tutustuin jo alueesta olemassa olevaan aineistoon. Erityisen hyödylliseksi osoittautuivat Naantalin kaupungin laatima keskustan rakennemalli, keskustakorttelin suunnitelukilpailun materiaali ja uuden vuonna 2016 laaditun asemakaavan aineisto. Lisäksi keskustelu Naantalin teknisen johtajan Reima Ojalan ja kaupunginarkkitehdin Osku Uurasmaan kanssa loi hyvän kokonaiskuvan suunnitelman lähtökohdista.

Keskustelussa käytiin läpi tässä diplomityössä jo aiemmin käsiteltyjä haasteita ja kehityskohtia. Saata-villa olevan aineiston ja keskustelun pohjalta ryhdyin työstämään luonnoksia. Jo olemassa olevaa aineistoa on myös pyritty osittain hyödyntämään luonnoksissa ja suunnitelmassa siltä osin kuin se on ollut järkevää. Esimerkiksi korttelin 13 ympärillä olevat uudisrakennukset on pääosin esitetty Naantalin keskustakorttelin rakennustapaohjeen mukaisesti.

Nopeasti luonnosteluvaiheessa kävi myös ilmi, että korttelin suunnittelu on erittäin laaja kokonaisuus, joka vaatii todella monen osakokonaisuuden huomiointia. Oma suunnitteluratkaisuni pyrkiikin olemaan mahdollisimman toimiva kompromissi saatavilla olevan materiaalin puitteissa.

Kokonaisuutena tärkein lähtökohta suunnitteluun on ollut paikan henkeen, ns. *genius lociin*, tutustuminen.

Suunnittelutyössä pyrkimyksenä on ollut kaupunkiympäristön huomioiminen mahdollisimman laajasti, jotta toimiva kokonaisuus olisi mahdollinen.

Suunnittelutyö

Varsinainen suunnittelutyö alkoi massamallien hahmottelulla, joiden avulla tutkin, miten Naantalin keskustakorttelia voitaisiin kehittää.

Kaikkien versioiden yhteisenä tavoitteena oli visioida:

- Naantalin keskustaa täydentävää kaupunkikennettä
- Viihtyisää asumista kattavien palveluiden äärellä ja hyvien kulkuyhteyksien varrella
- Eri liikkumismuotojen kokonaisuus, joka mahdollistaa ihmisten helpon tulemisen Naantaliin ja mutkattoman liikkumisen Naantalissa

Massoitteluvaihtoehdot olivat tässä vaiheessa vielä viitteellisiä, joiden pääasiallinen tehtävä oli visualisoida tilannekuva korttelista. Luonnosten avulla tutkin, minkälainen rakennusmassoittelu sopii parhaiten kortteliin ja sitä ympäröivään rakennuskantaan.

[Seuraavaksi kuvailtujen massaluonnosten kuvat ovat seuraavalla aukeamalla.]

Massaluonnos 1

Massaluonnos 1 noudattaa uutta asemakaavaa ja

rakennusten massoittelu on tehty kaavan mukaisesti. Liiketilat ja uusi linja-autoasema sijoittuvat katutasoon ja ylemmät kerrokset on varattu asumiselle.

Massaluonnos 2

Massaluonnos 2:n pääpaino on vapaamuotoisemmassa, puupainotteisessa arkkitehtuurissa ja se muodostaa uuden maamerkin Naantalin keskustaan. Rakennusmassojen sijainti mukailee uutta kaavaa. Eri liikkumismuotojen liikennehubi sijoittuu korttelin keskiosaan.

Massaluonnos 3

Massaluonnos 3:n kantava idea on luoda koko korttelin kattava eheä rakennuskokonaisuus, josta muodostuu monen liikkumistavan risteyspaikka. Vilkas risteyspaikka mahdollistaa kaupalliset palvelut sekä sijainniltaan laadukkaan asumisen.

Tässä versiossa liikenne ohjataan korttelin ulkokehälle.

Yhteenveto

Massaluonnoksia käytiin läpi palaverissa Naantalissa 28.12.2020. Paikalla olivat tekninen johtaja Reima Ojala, kaupunginarkkitehti Osku Uurasmaa, yhdyskuntatekniikan päällikkö Mika Hirvi sekä allekirjoittanut.

Massaluonnos 1 todettiin kaavan mukaiseksi, mutta samalla todettiin sen sisältävän jo kaavan valmistelu-

vaiheessa todetut puutteet.

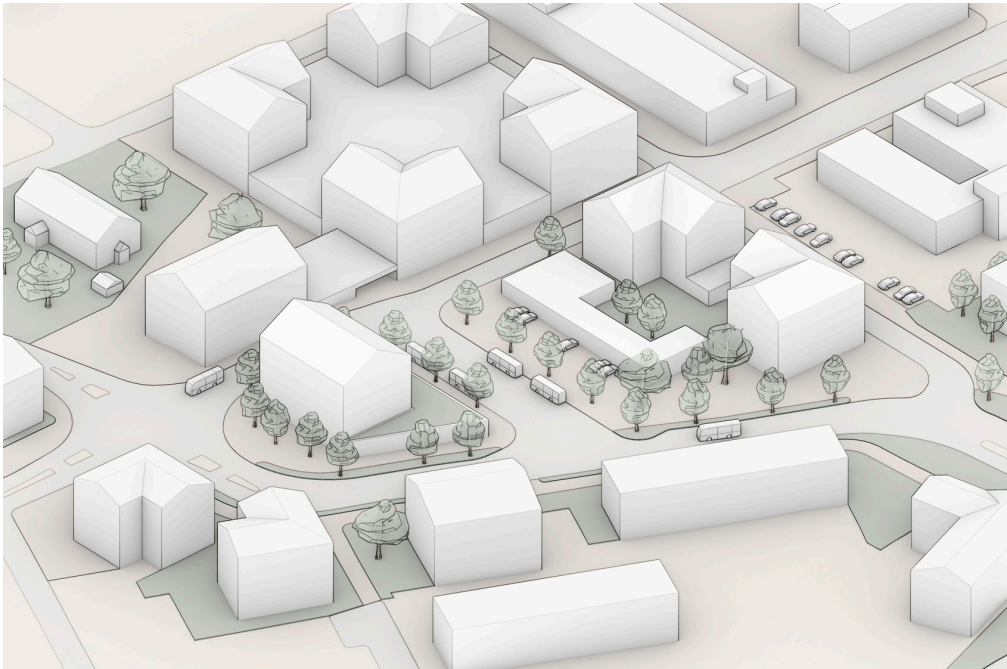
Massaluonnos 2 todettiin mielenkiintoiseksi ja mahdollisuuksia herättäväksi. Puun käyttö julkisivuissa ja liikennehubin kattaminen koettiin hyväksi asioiksi. Rakennusten yksityisten pihojen nostaminen pihakansien alle nähtiin kontekstiin sopivaksi ratkaisuksi. Pihakansien alle jäävät tilat nähtiin potentiaalisiksi alueiksi liiketiloille sekä mahdollisesti pysäköinnille.

Massaluonnos 3:a pidettiin myös mielenkiintoisena, mutta se todettiin samalla kaupungin kokoon nähden liian massiiviseksi ja toteutumisen kannalta epärealistiseksi.

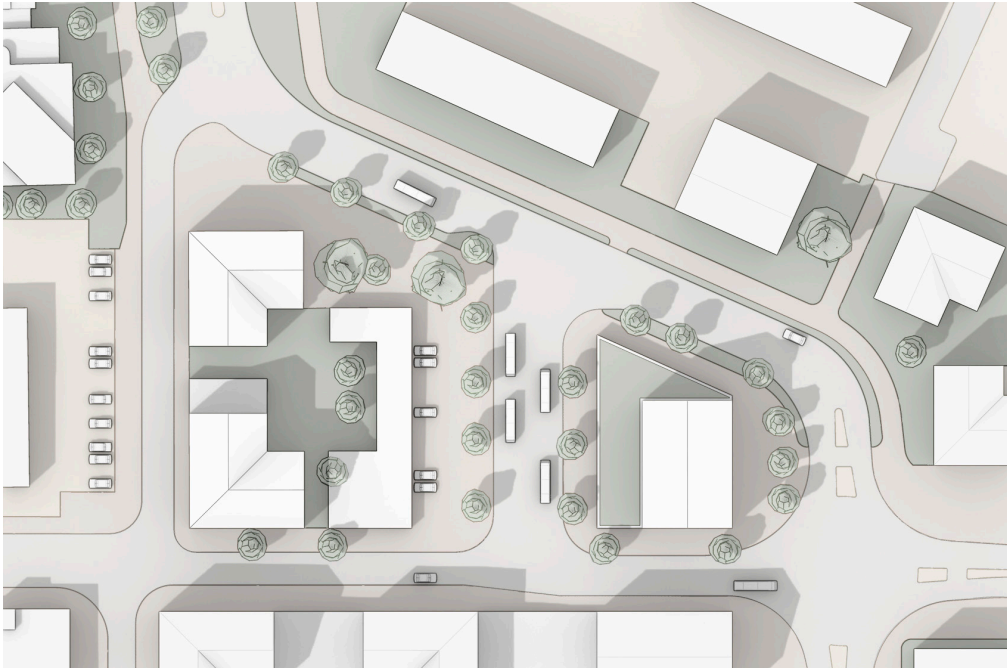
Palaverin päätteeksi todettiin, että diplomityön työstöä jatketaan massaluonnoksen 2 pohjalta. Tämä versio mahdollistaa Naantalin näkökulmasta parhaiten mielenkiintoisen kaupunkiarkkitehtuurin kehittämisen. Lisäksi jo rakennetut uudet katulinjat sekä tulevat katusuunnitelmat istuvat tähän massaluonnokseen.

1 Johansson, omat arkistot 2020&2021.

Massaluonnos 1

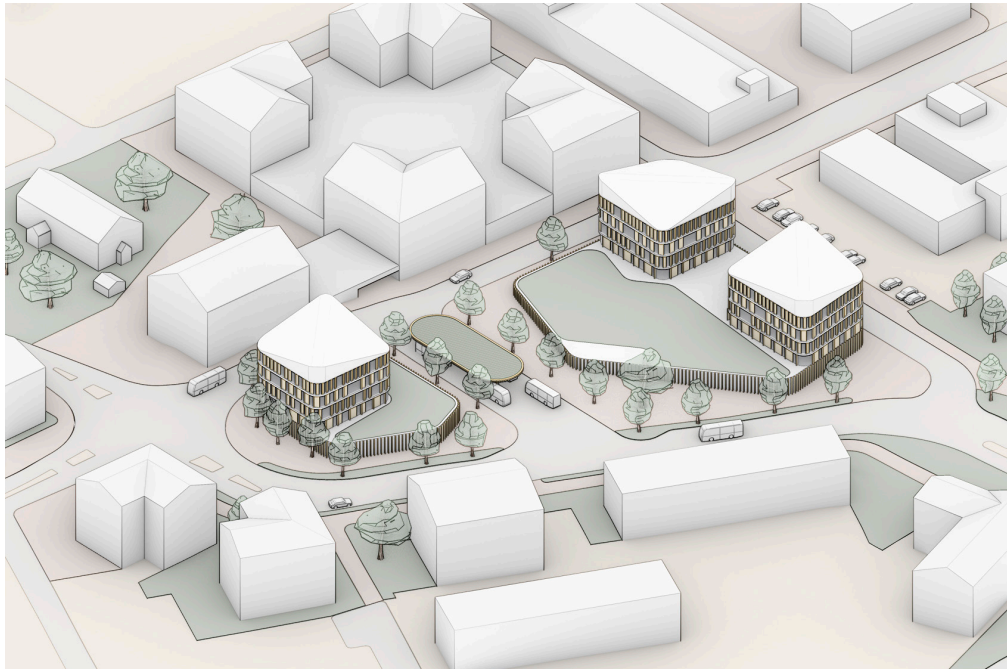


Kuva 48. Aksometrinen ilmakuva, massaluonnos 1.

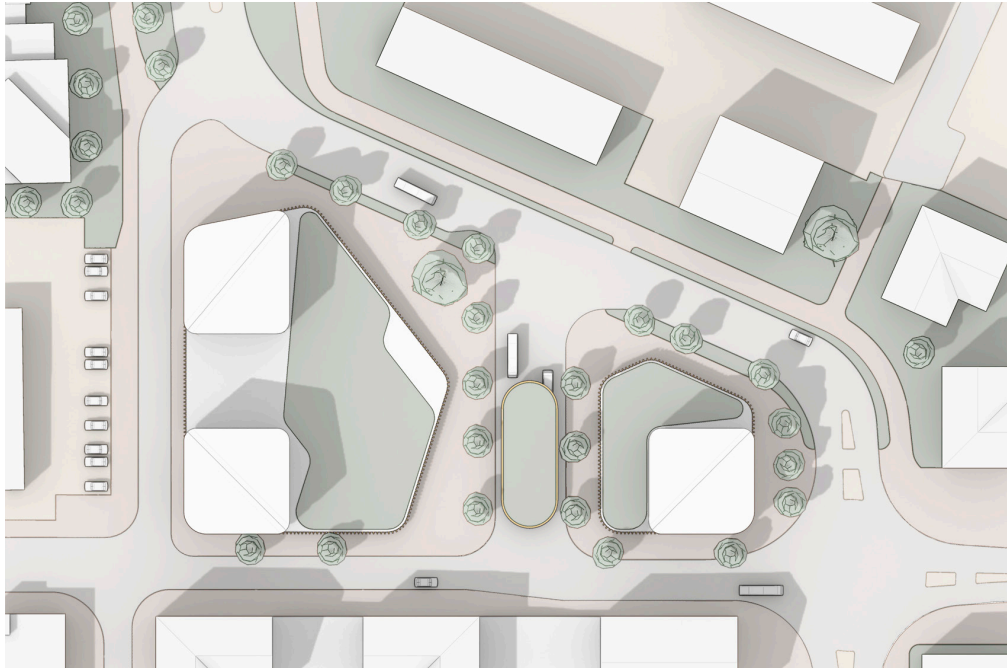


Kuva 49. Asemapiirustus, massaluonnos 1.

Massaluonnos 2

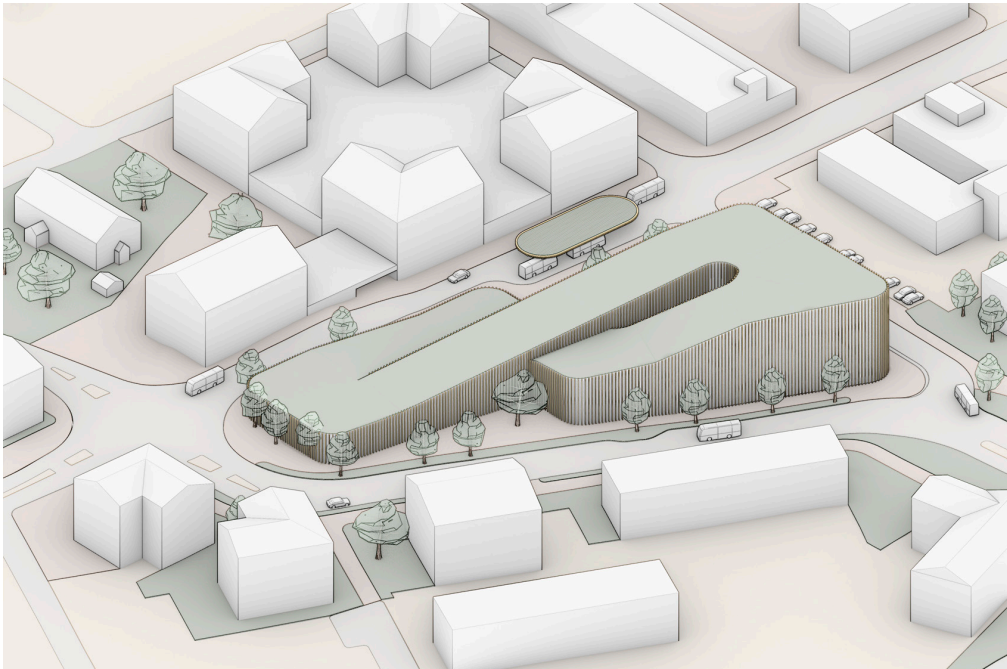


Kuva 50. Aksometrinen ilmakuva, massaluonnos 2

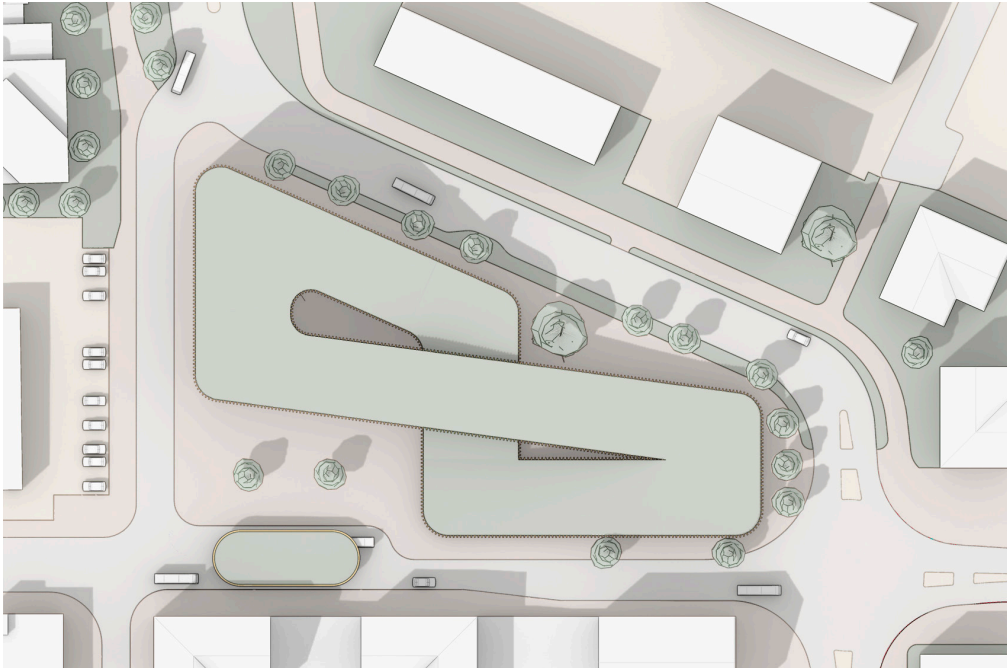


Kuva 51. Asemapiirustus, massaluonnos 2

Massaluonnos 3



Kuva 52. Aksometrinen ilmakuva, massaluonnos 3



Kuva 53. Asemapiirustus, massaluonnos 3



Kuva 54. Uusi kortteli 13 pohjoisesta, Aurinkotien suunnasta.

5.2 KOKONAISUUUNNITELMA

DIPLOMITYÖPROJEKTIN ALUSSA ohjeellisena rakennuslaajuutena oli kaavanmukainen korttelille osoitettu 6200 k-m². Suunnittelutyön edetessä huomasi kuitenkin laajuuden maltillisen kasvattamisen parantavan korttelin toimivuutta. Lopulliseksi laajuudeksi muodostui 8000 k-m² ja pääosin rakennuslaajuuden kasvu johtui tontin pohjois- ja länsinurkassa olevien talojen maltillisesta korottamisesta. Lisäksi suunnitelmassa esittävät laajat pihakannet kasvattivat kansien alla katutasossa olevaa rakennusala.

Asemakaavassa esitettyjä korttelin tonttirajauksia on tässä suunnitelmassa sovellettu, jotta rakennusten muodostama kokonaisuus olisi hallittu ja toimiva.

Kokonaisuunnitelma rakentui massaluonnos 2:n pohjalle. Luonnollisesti suunnitelma eli työskentelyn lomassa ja siihen tehtiin myös muutoksia ohjauksien ja Naantalissa käytyjen palaverien pohjalta.

Suunnitelman ydin on kolmion mallisen korttelin jokaiseen kulmaan sijoitetut pistetalot. Korttelin pohjoisnurkkaan sijoittuu seitsemänkerroksinen A-talo (*Iltarusko*), johon sijoittuu korttelin palveluasuminen. Tontin länsinurkkaan sijoittuva B-talo (*Aamunkoi*) ja itäreunalla oleva C-talo (*Päivänsäde*) ovat puolestaan

asuinkerrostaloja. Katutasossa pääpaino on kuitenkin kaikissa rakennuksissa julkisissa ja puolijulkisissa tiloissa.

Suurimmat kehityskohteet lopullisessa suunnitelmassa massaluonnos 2:een verrattuna ovat olleet pihakannen muotoilu, kävelysiltojen lisääminen, amfiportaikat pihakannelle, kattomuotojen muokkaus ja tarkentuneet julkisivut.

Pihakannen vapaa aaltoileva muotokieli saa inspiraationsa merestä ja saaristosta, jotka ovat keskeinen osa Naantalin identiteettiä. Pihakansi mahdollistaa asukaille yksityiset ja puolijulkiset piha-alueet, jotka muuten olisivat ahtaalla tontilla kantakaupungin ympäristössä hankala toteuttaa. Samaan aikaan pihakantta ei ole haluttu kokonaan eristää omaksi saarekkeekseen, vaan sen saavutettavuutta on parannettu lisäämällä katutasoon laskeva luiska ja kaksi erillistä amfiportaikkoa. Portaikat mahdollistavat vapaamuotoisen oleskelun ja luovat mielenkiintoista kaupunkitilaa katutason ja pihakannen välille. Luiska mahdollistaa myös huoltoajoneuvojen kulun pihakannelle.

Asemakaavassa linja-autoasema on asetettu korttelin keskelle, eikä tätä perusajatusta haluttu myöskään

diplomityössä muuttaa Naantalin toiveesta.² Linja-autoasema muodostaa myös liikennehubin keskeisimmän osan ja korttelin keskelle aukeava rakenne korostaa korttelin porttimaista luonnetta.

Linja-autoaseman sijoittuminen keskiosaan aiheutti kuitenkin samalla sen, että korttelin itälaidalle sijoittuva C-Talo jää eristyksiin korttelin muusta rakenteesta. Tämä ongelma ratkaistiin suunnittelutyössä yhdistämällä C-talon pihakansi A- ja B-talojen pihakanteen kävelysillan avulla. Näin kaikkien talojen asukkaat saavat monipuoliset ja yhtenäiset piha-alueet. Lisäksi pihakannen eri osien välinen kävelysilta sijoitettiin linja-autopysäkkien yläpuolelle, mikä mahdollistaa sähköbussien pikalataustekniikan sijoittamisen kävelysillan rakenteisiin.

Toinen kävelysilta lisättiin yhdistämään korttelin 13 pihakansi korttelin 55 pihakanteen (As Oy Naantalin Victoria ja Estelle). Ratkaisu mahdollistaa monipuoliset jalankulkumahdollisuudet eri pihakansien välillä.

Muilta osin korttelia ja suunnitelmaa liitettiin paremmin osaksi ympäröivää rakennetta lisäämällä tunneliyhteys parkkihallista viereiseen terveyskeskukseen. Ratkaisu mahdollistaa A-talon palvelusukille

² Johansson, omat arkistot 2020&2021.

helpommin saavutettavat terveyspalvelut ja lisäksi parkkihallin pysäköintiä voivat hyödyntää myös muut terveyskeskuksen asiakkaat.

Lisäksi jo olemassa olevaa rautatielinjausta jatkettiin suunnitelmassa Tuulensuunkadun tuntumaan, jolloin korttelista näköyhteyden päähän on mahdollista rakentaa uusi rautatieseisake. Mahdollisen paikallisjunaliikenteen alkaessa uusi juna-asema linkittyy osaksi liikennehubia.

Rakennusten arkkitehtuuri

Jo luonnosvaiheessa suunnitelma käsitti kolme pistetaloa. Suunnitelmassa näitä on edelleen jatkotyöstetty. Porrashuone on sijoitettu jokaisessa rakennuksessa rungon keskiosaan, mikä mahdollistaa melkein kaikkien asuntojen aukeamisen kahteen ilmansuuntaan. Palveluasumiseen keskittynyt A-talo sisältää myös pienempiä asuntoja, joista osa aukeaa vain yhteen suuntaan.

Julkisivujen suunnittelussa on alusta asti pyritty huomioimaan alueen julkinen luonne. Vaikka kortteliin on sijoitettu katutasen yläpuolelle pääosin asumista, oli suunnitelman tavoitteena saada julkisivuille julkisen rakennuksen vivahde. Tämä toteutettiin suurilla lattia- ja katon ulottuvilla ikkunoilla. Suuret lasipinnat antavat rakennuksille julkisen rakennuksen karaktää-

riä ja mahdollistavat valoisat asunnot sekä hulpeat näkymät. Ikkunoiden kerroksittainen limitys tuo julkisivuun vaihtelua ja raikkautta, mutta säilyttää samalla toistuvuuden, joka luo julkisivuihin hallitun rytmin.

Pääjulkisivumateriaaliksi on esitetty Naantalille ominaista puuta, joka luo urbaanille ja vilkkaalle alueelle rauhallista ja lämmintä tunnelmaa. Julkisivun puu on värjittömällä suojakäsittelyllä suojattua kuusiverhousta, joka harmaantuu omaan luonnolliseen tahtiin.

Laajat vaaleat vaaka-aiheet julkisivuissa ovat eloksoitua alumiinia. Samalla nämä arkkitehtoniset vaakarytmitykset kerrosten välillä mahdollistavat palokatkot julkisivussa.

Pistetalojen kattomuoto kehittyi massaluonnos 2:n diagonaalisesti harjakatosta harmonisemmaksi aumakatoksi. Näin taloille saatiin yhtenäinen ilme ja näyttävät julkisivut omaavat rakennukset saavat kukin hillityn hatun. Materiaalivalintana on esitetty konesaumattu peltikatto.

Suunnitelman tilaohjelma

A-Talo		
Palveluasuminen	2539	k-m²
Liiketilat	155	k-m²
Aputilat	511	k-m²
Huolto	100	k-m²
YHTEENSÄ	3305	k-m²

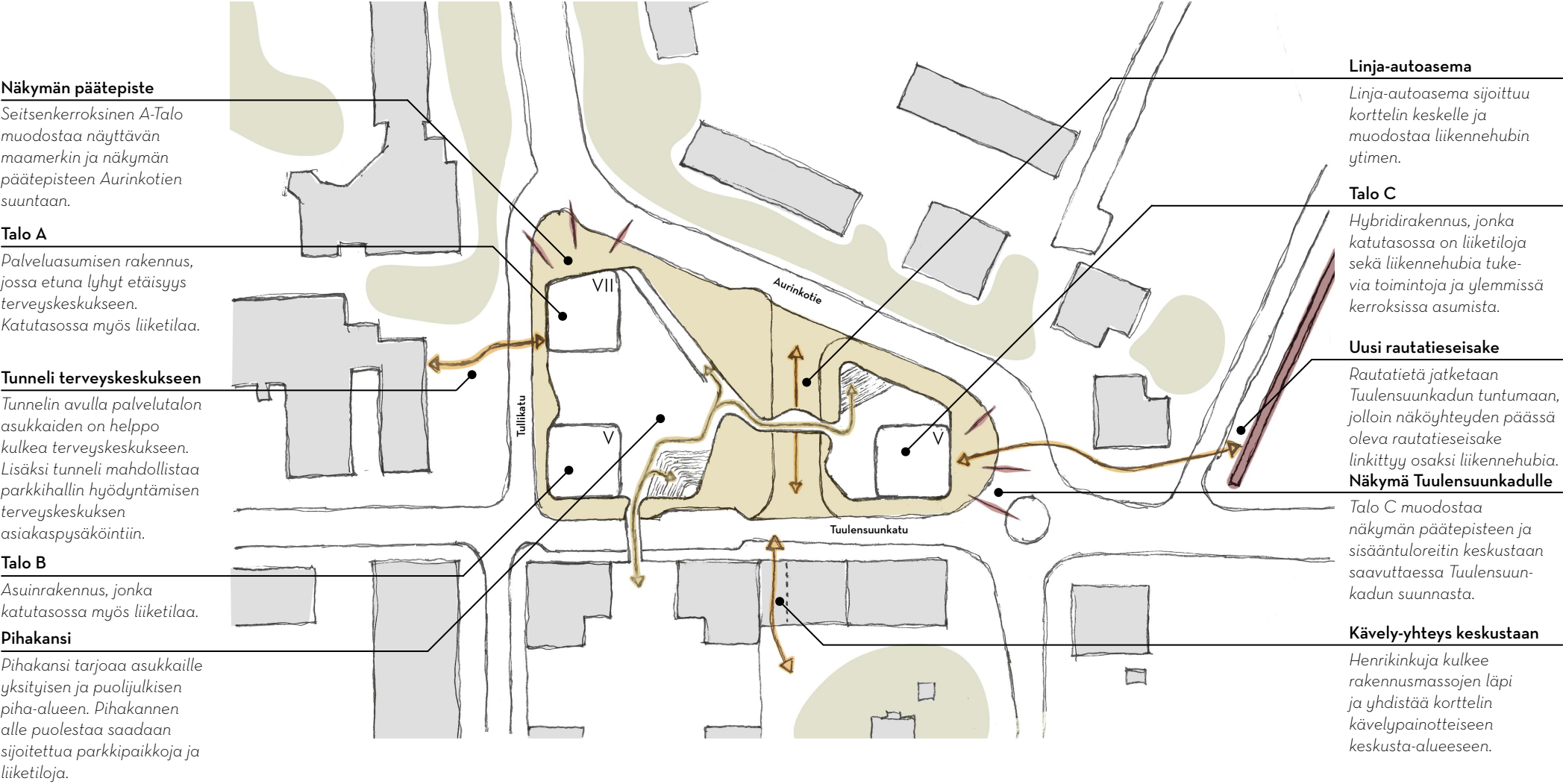
B-Talo		
Asuminen	1499	k-m²
Liiketilat	260	k-m²
Aputilat	409	k-m²
Huolto	35	k-m²
YHTEENSÄ	2203	k-m²

C-Talo		
Asuminen	1456	k-m²
Liiketilat	561	k-m²
Aputilat	349	k-m²
Huolto	125	k-m²
YHTEENSÄ	2491	k-m²

KAIKKI RAKENNUKSET YHTEENSÄ		
Asuminen / Palveluasuminen	5494	k-m²
Liiketilat	976	k-m²
Aputilat	1269	k-m²
Huolto	260	k-m²
YHTEENSÄ	8000	k-m²

Lisäksi katutasossa olevan pikapysäköinnin laajuus on 913 m² ja maanalaisen pysäköintilaitoksen 3615 m².

Kuva 55. Luonnos suunnitelmasta.



Näkymän päätepiste

Seitsenkerroksinen A-Talo muodostaa näyttävän maamerkin ja näkymän päätepisteen Aurinkotien suuntaan.

Talo A

Palveluasumisen rakennus, jossa etuna lyhyt etäisyys terveyskeskukseen. Katutasossa myös liiketilaa.

Tunneli terveyskeskukseen

Tunnelin avulla palvelutalon asukkaiden on helppo kulkea terveyskeskukseen. Lisäksi tunneli mahdollistaa parkkihallin hyödyntämisen terveyskeskuksen asiakaspysäköintiin.

Talo B

Asuinrakennus, jonka katutasossa myös liiketilaa.

Pihakansi

Pihakansi tarjoaa asukkaille yksityisen ja puolijulkisen piha-alueen. Pihakannen alle puolestaa saadaan sijoitettua parkkipaikkoja ja liiketiloja.

Linja-autoasema

Linja-autoasema sijoittuu korttelin keskelle ja muodostaa liikennehubin ytimen.

Talo C

Hybridirakennus, jonka katutasossa on liiketiloja sekä liikennehubia tukevia toimintoja ja yleisissä kerroksissa asumista.

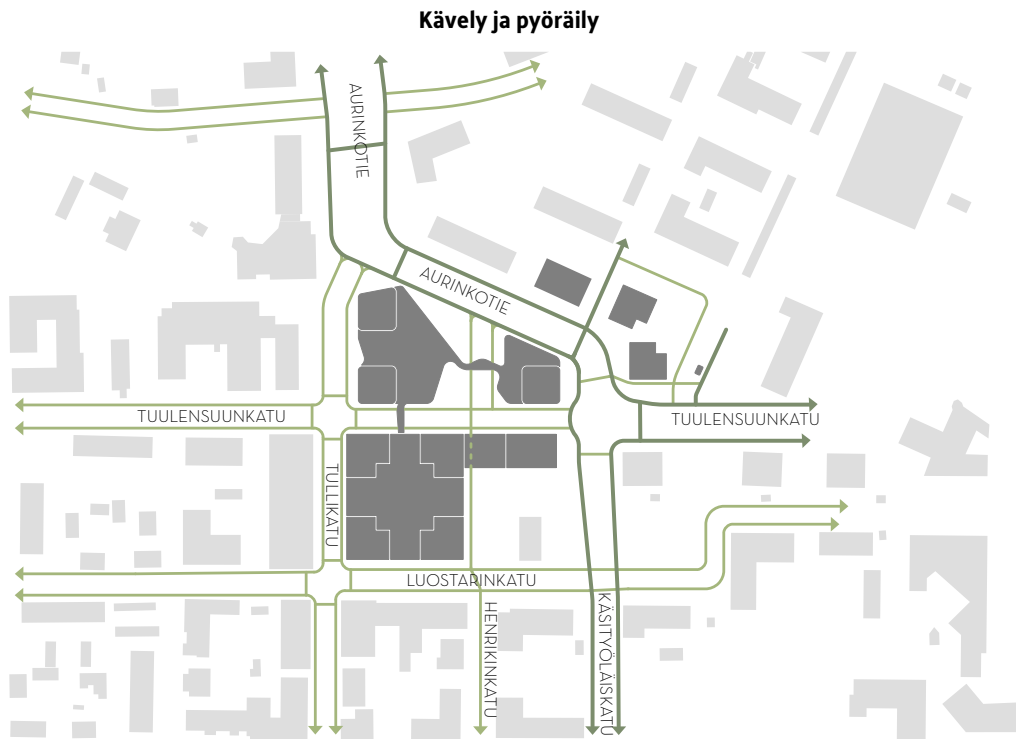
Uusi rautatieseisake

Rautatietä jatketaan Tuulensuunkadun tuntumaan, jolloin näköyhteyden päässä oleva rautatieseisake linkittyy osaksi liikennehubia. Näköyhteydet Tuulensuunkadulle

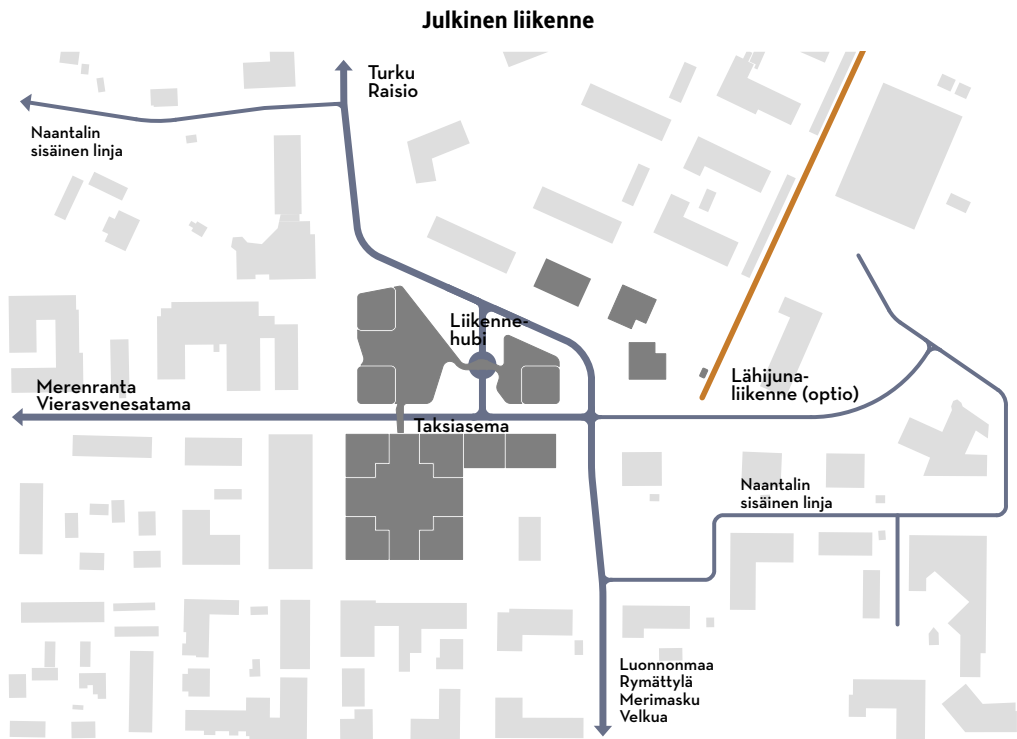
Talo C muodostaa näkymän päätepisteen ja sisäntuloreitin keskustaan saavuttaessa Tuulensuunkadun suunnasta.

Kävely-yhteys keskustaan

Henrikinkuja kulkee rakennusmassojen läpi ja yhdistää korttelin kävelypainotteiseen keskusta-alueeseen.



Kuva 56. Pyöräilyreitistö painottuu Aurinkotielle, Tuulensuunkadulle ja käsityöläiskadulle. Keskustan läpi kulkeva kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys sijoittuu käsityöläiskadulle. Tullikatu, Henrikinkatu ja Luostarinkatu ovat kävelypainotteisia katuja.



Kuva 57. Liikennehubi muodostaa Naantalin julkisen liikenteen keskuksen, jossa kulkumuodosta toiseen on helppo vaihtaa. Liikennehubin sijainti korttelin keskellä mahdollistaa sen toimisen sekä väli- että päätepysäkkinä. Osa busseista jatkaa suoraan saaristoon ja osa aloittaa uuden linjavuoron kiertämällä korttelin.



Kuva 58. Ajoneuvoliikenteen pääkadut ovat Aurinkotie ja Tuulensuunkatu sekä Käsitöläiskatu. Pysäköinti keskittyy uuteen liikennehubiin, josta löytyy sekä maanlainen pysäköintilaitos että katutasossa oleva pikapysäköinti. Lisäksi alueelta löytyy jonkin verran kadunvarsipysäköintiä.



Kuva 59. Korttelissa 13 tärkeimmässä osassa on liikennehubin toiminnot. Suoraan korttelin lounaisreunalta alkaa kävelypainotteinen keskusta ja korttelista itään sijoittuu markettialue. Korttelin lähiympäristössä on useita pieniä viheralueita, joista lähimpänä sijaitsee Asemapäällikön puisto.

As Oy Naantalin Pressa

As Oy Kreivinniitty

Talo A

Seurakuntakeskus

Talo B

Terveyskeskus

Korttelin 14 uudisrakennukset

Uusi rautatieasema

Talo C

Kaksiosainen uudisrakennus

Asemapäällikön talo

As Oy Naantalin Victoria ja Estelle

Kuva 60. Ilmakuva lännestä.

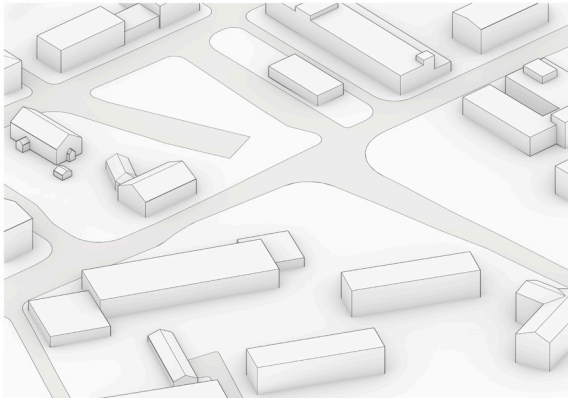


Kuva 61. Ilmakuva idästä.

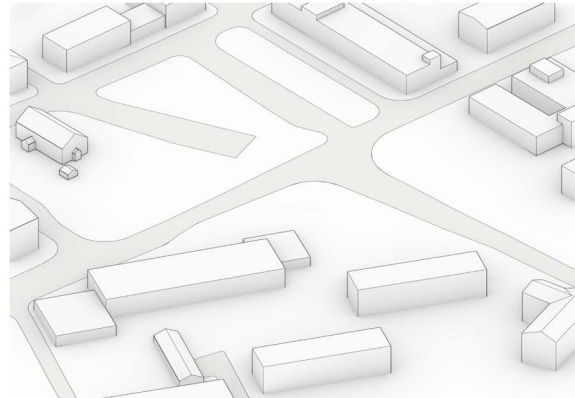


Kuva 62. Ilmakuva pohjoisesta.

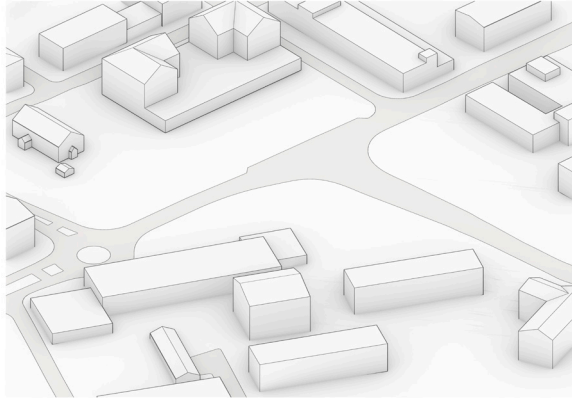
Kuva 63. Korttelin 13 ja ympäröivän alueen vaiheistus.



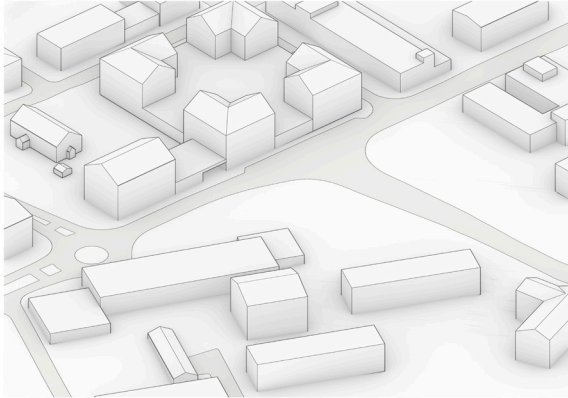
Tilanne ennen keskustakorttelien kehittämistä. Linja-asema sijaitsi bunkerirakennuksen vieressä.



Vuonna 2019 bunkerirakennus ja Vapaa-ajan tullin rakennus on purettu.



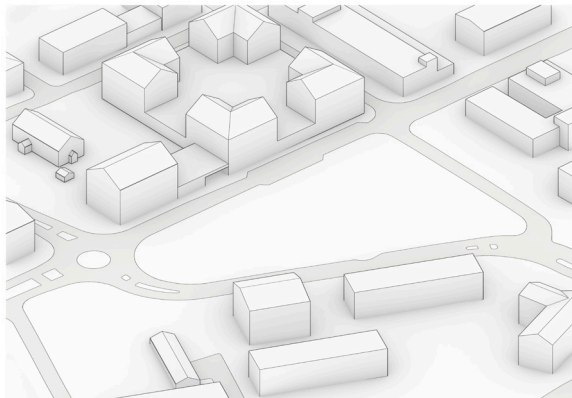
Nykytilanteessa vuonna 2021 korttelin 55 As Oy Naantalin Victoria on valmistunut ja Tuulensuunkadun ja Käsitöläiskadun risteys on varustettu liikenneympyrällä.



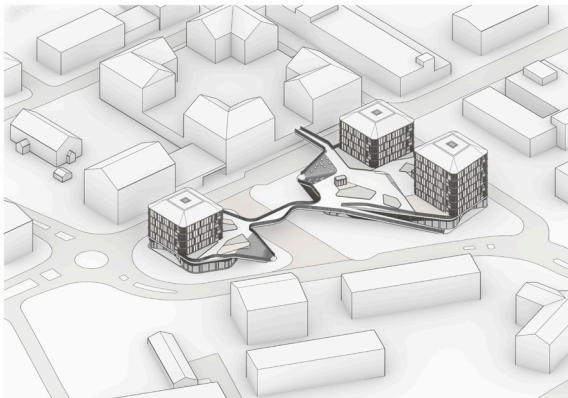
Vuoteen 2023 mennessä kortteli 55 on täydentynyt As Oy Naantalin Estellellä ja sekä siihen liittyvällä rakennusmassalla.



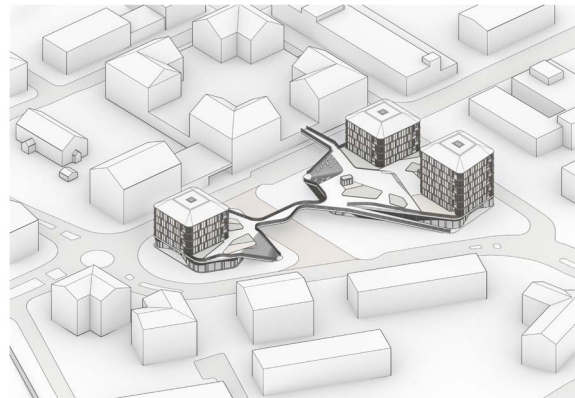
Vuoteen 2025 mennessä Naantalin vanha virastotalo on purettu.



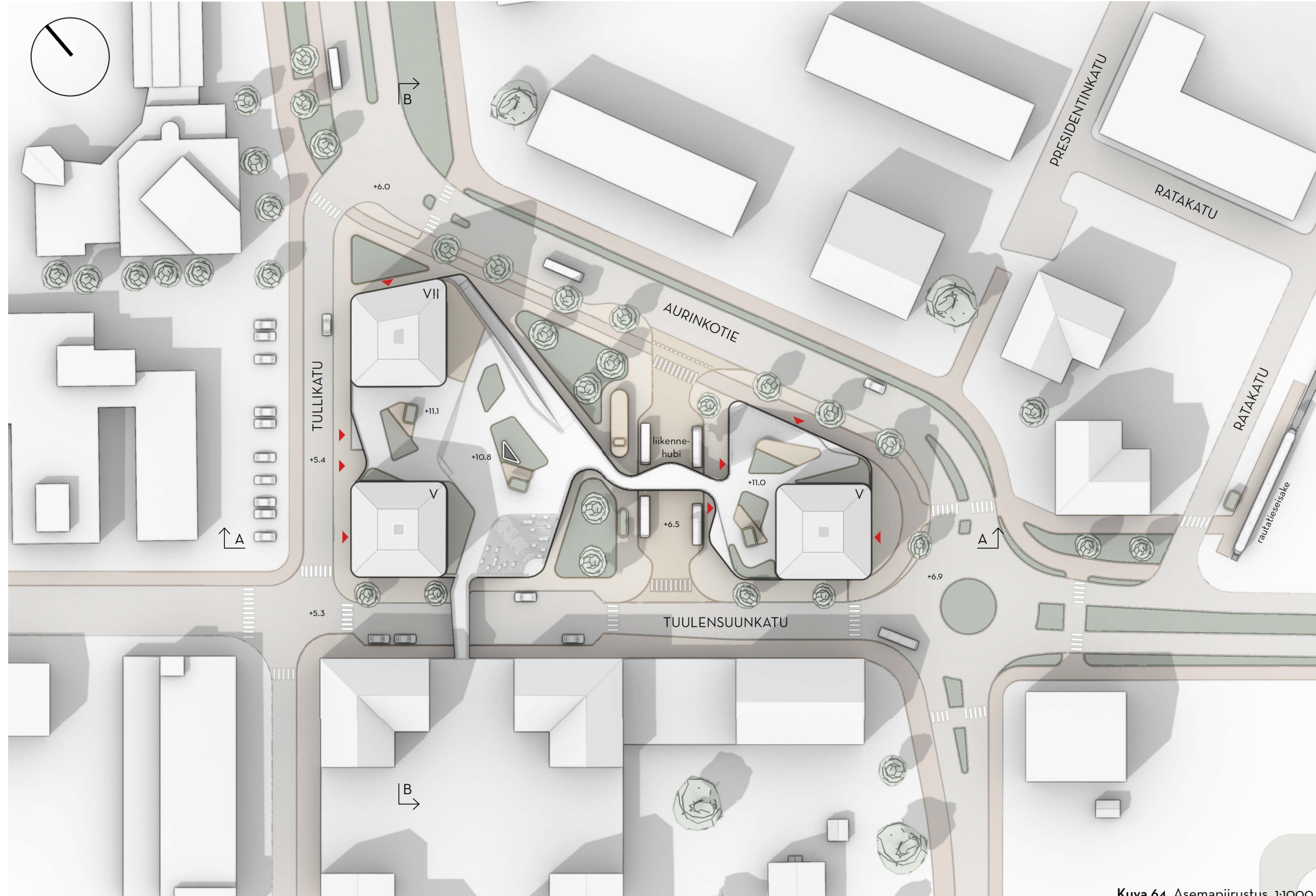
Virastotalon purun jälkeen uudet tielinjaukset voidaan toteuttaa. Uusi kortteli 13 muodostuu Tuulensuunkadun, Tullikadun ja Aurinkotien sisälle



Vuonna 2028 uusi kortteli 13 on valmistunut ja uusi liikennehubi on toiminnassa.



Vuoteen 2030 mennessä alueen viimeiset uudisrakennukset valmistuvat ja keskustakorttelin kehittämishanke on valmis.



Kuva 64. Asemapiirustus, 1:1000.

Korttelin rakenne

Kortteliin esitetään hybridirakennuksia, joihin on mahdollista sijoittaa monipuolisesti erilaisia toimintoja. Suunniteltavissa hybridirakennuksissa asuminen ja julkiset sekä puolijulkiset tilat yhdistyvät sulavaksi kokonaisuudeksi. Samalla pyritään kuitenkin huomiomaan asukkaiden riittävä yksityisyys esimerkiksi nostamalla asukkaiden piha-alueet ylös katutasosta pihakannelle.

Uuden asemakaavan osalta suunnitelmassa esitetään maltillista rakennusoikeuden ja kerroskorkeuden kasvattamista. Tontin pohjoisnurkkaan sijoitettavan pistetalon kerrosmääräksi esitetään seitsemää, joka mahdollistaa järkevän laajuisen palvelutalokokonaisuuden. Lisäksi isompi kerrosluku mahdollistaa näytävän maamerkkimaisen rakennuksen Aurinkotien suuntaan pohjoiseen. Tontin länsinurkassa sijaitsevan talon kerrosluku esitetään puolestaan kasvatettavan täyteen viiteen kerrokseen (kaavassa IVu3/4).

Pysäköintipalvelut halutaan suunnitelmassa toteuttaa kaavan vaatimalla laajuudella ja ratkaisuksi esitetään korttelin alle sijoitettavaa pysäköintihallia. Pysäköintihallin tarkoituksena on palvella korttelissa asioivia, työskenteleviä ja asuvia, mutta samalla myös koko keskustan aluetta, millä mahdollistetaan hallin mahdollisimman korkea käyttöaste.

Mahdollinen tulevaisuudessa alkava paikallisjunaliikenne huomioidaan suunnitelmassa jatkamalla nykyistä rautatielinjausta mahdollisimman lähelle korttelia ja liikennehubia. Uusi rautatieseisake linkittyisi osaksi uutta korttelirakennetta ja mahdollistaisi monipuoliset matkaketjut.

Asuminen ja asunnot

Asunnot jakaantuvat B- ja C-talon tilaviini perusasuntoihin ja A-talon pienempiin palveluasuntoihin.

Porrashuone sijaitsee jokaisessa rakennuksessa massan keskellä, jolloin asunnoilla on mahdollisimman paljon ikkuna-alaa jopa kahteen eri ilmansuuntaan. Porrashuoneeseen siroaa ylävaloa kattoikkunan kautta.

Isot lattiasta kattoon ulottuvat ikkunat mahdollistavat valoisat asunnot, joista aukeaa mielenkiintoisia näkymiä. Lisäksi täyskorkeat ikkunat viestivät julkisen rakennuksen ilmettä, jota korttelissa on tavoiteltu.

Perusasuntojen ja myös palveluasuntojen mitoitus on suhteellisen väljä ja jättää vaihtoehtoja eri kalustusratkaisuille. Suunnittelussa ei ole haluttu tinkiä neliöissä, vaan tavoite on ollut laadukkaissa monipuolisesti kalustettavissa asunnoissa. Väljä mitoitus mahdollistaa myös tilat etätöön tekemiseen.

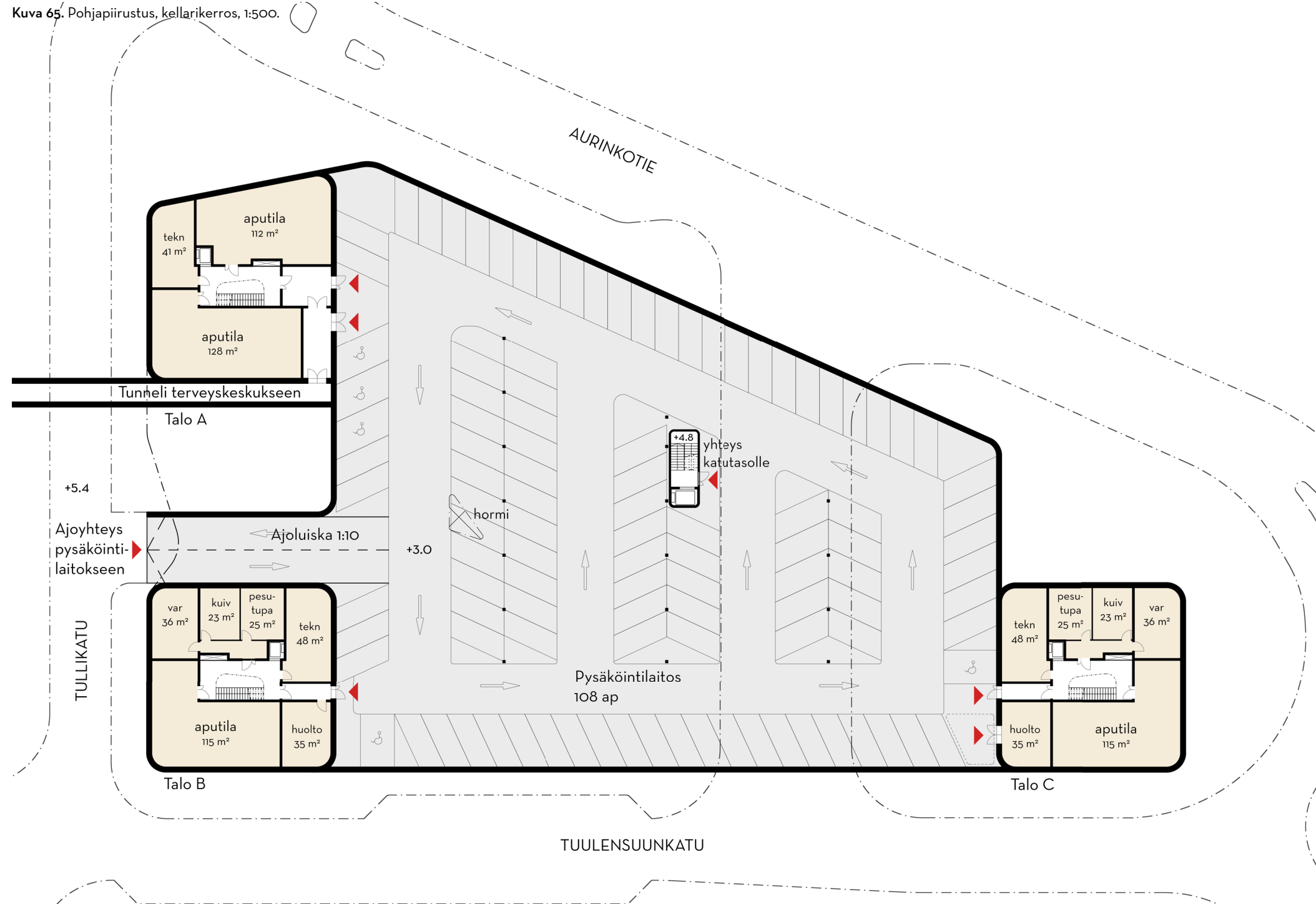
Erillinen keittiö perusasunnoissa mahdollistaa selkeän tilahierarkian ja jättää riittävästi tilaa olohuoneen toiminoille. Toisaalta väljä muuntojoustava mitoitus mahdollistaa myös useimmissa asunnoissa keittiön sijoittamisen olohuoneen yhteyteen tupakeittiöksi, jolloin keittiön tilalle voidaan sijoittaa ylimääräinen makuuhuone.

Suurimmassa osassa perusasuntoja on myös erillinen vaatehuone, joka sijoittuu kylpyhuoneen viereen. Tällöin vaatehuone on mahdollista asukkaan toiveesta muuttaa saunaksi.

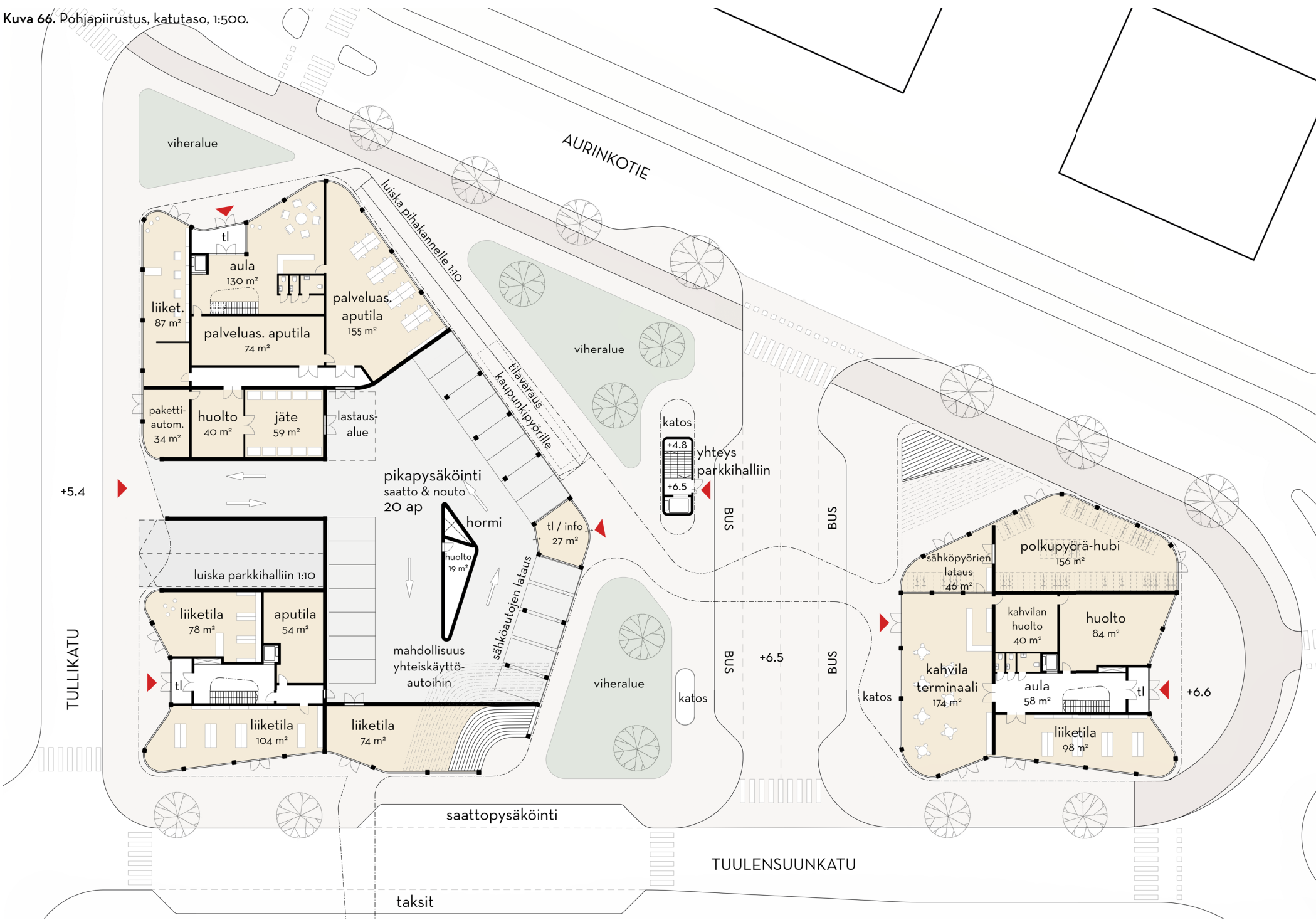
Parvekkeet sijaitsevat talojen nurkissa, joista avautuu näkymät kahteen ilmansuuntaan. Rakennusten pyöristetyt nurkat ovat osa niiden arkkitehtonista ilmettä ja se on helppo toteuttaa pyöristyksen sijoituessa parvekkeiden kohdalle.

Kaikissa palveluasunnoissa ei ole parveketta, mutta myös niistä löytyy iso täyskorkea ikkuna, joka mahdollistaa näkymät ulos myös esimerkiksi sängystä. Lisäksi jokainen parvekkeeton asunto on seinäyhteydessä parvekkeeseen, joten jakamalla parvekkeet kahteen osaan, on mahdollista saada kaikille palveluasunnoille oma parveke.

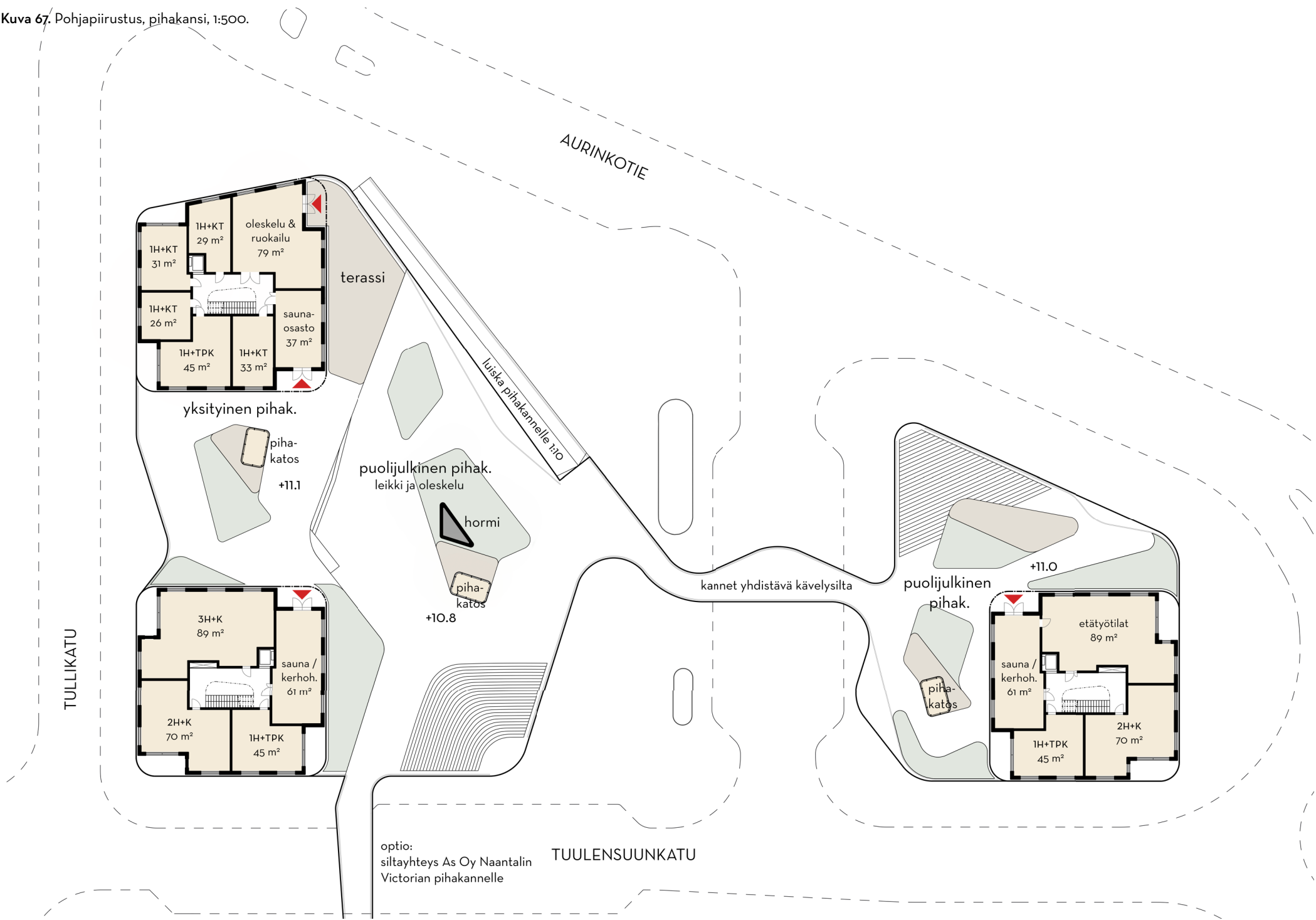
Kuva 65. Pohjapiirustus, kellarikerros, 1:500.



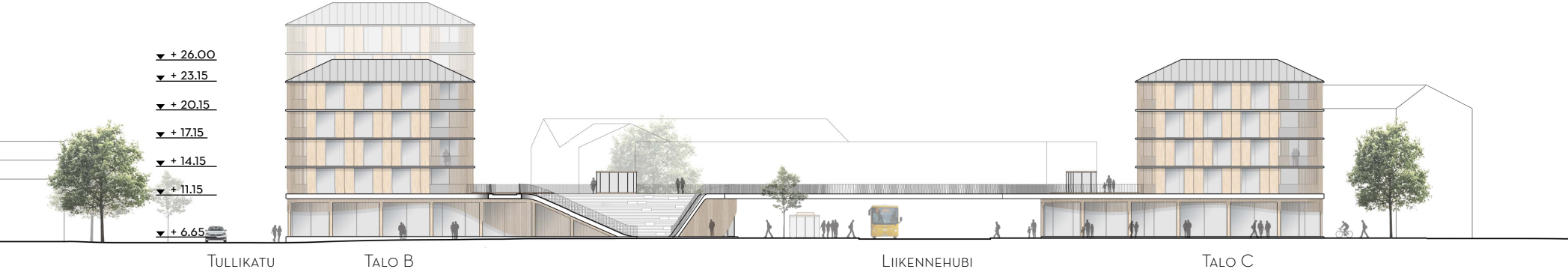
Kuva 66. Pohjapiirustus, katutaso, 1:500.



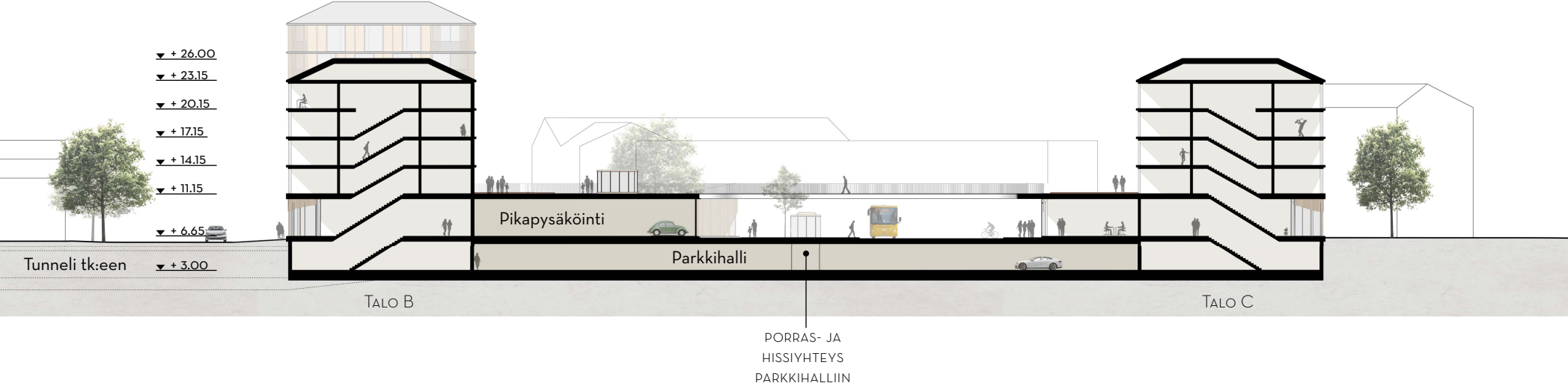
Kuva 67. Pohjapiirustus, pihakansi, 1:500.



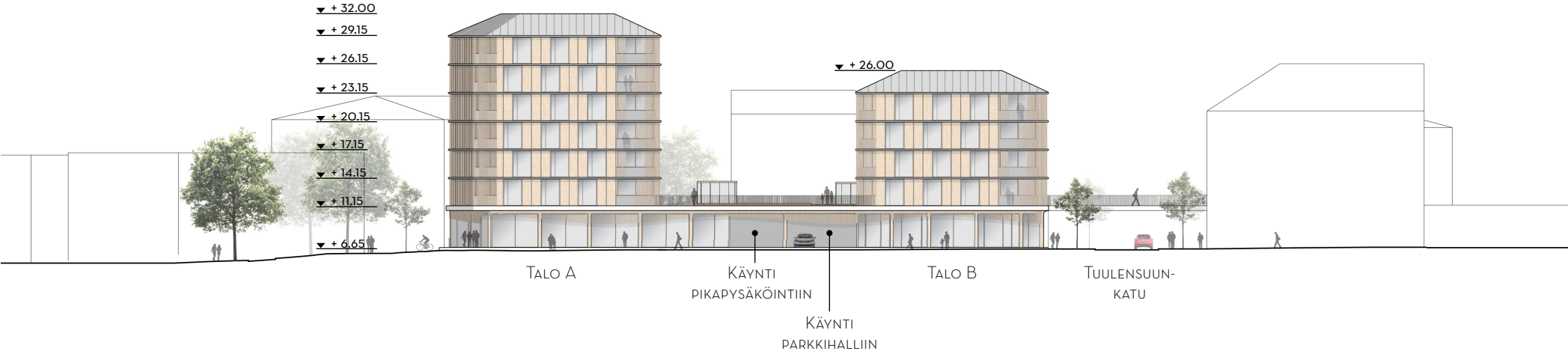
Kuva 68. Julkisivu lounaaseen, 1:500.



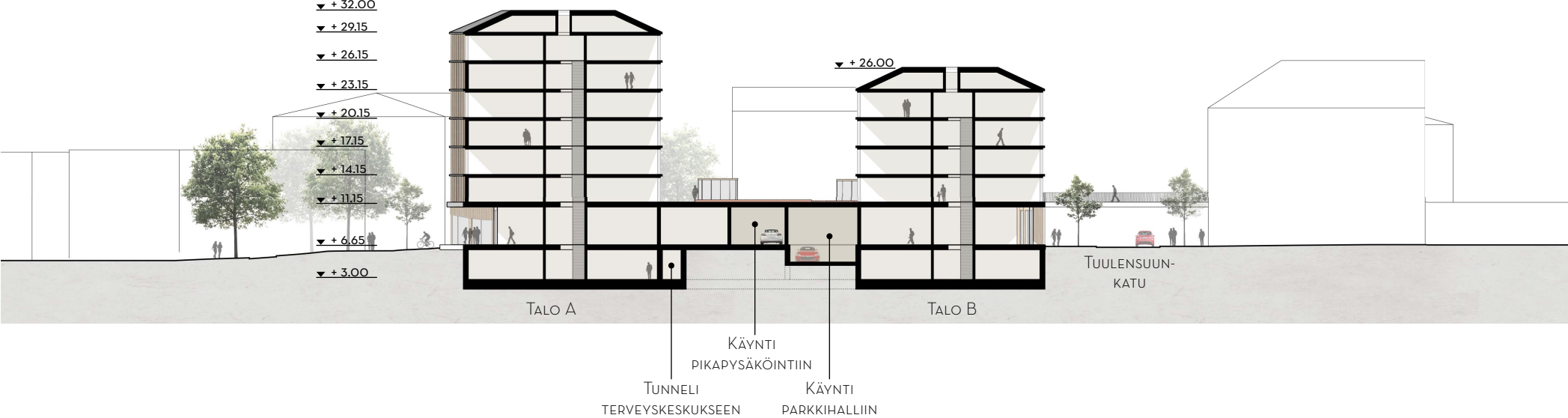
Kuva 69. Leikkaus A-A, 1:500.



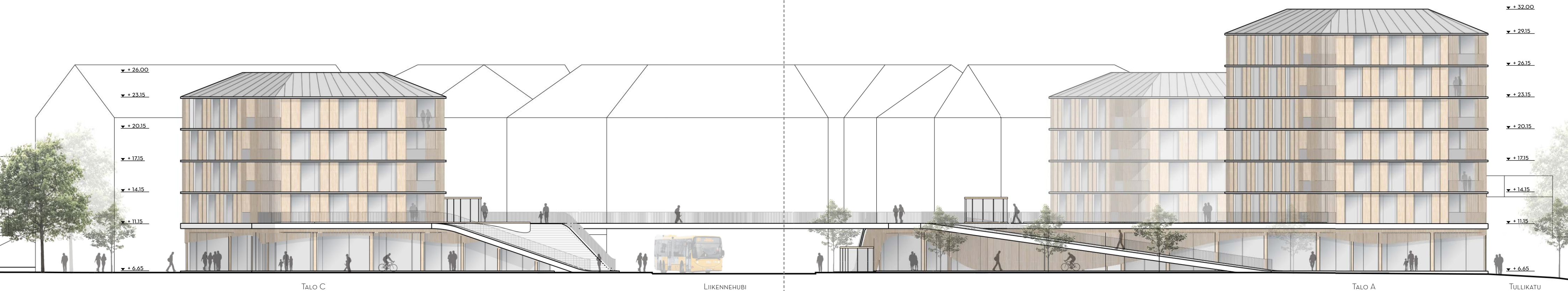
Kuva 70. Julkisivu luoteeseen, 1:500.



Kuva 71. Leikkaus B-B, 1:500.



Kuva 72. Julkisivu koilliseen, 1:250.

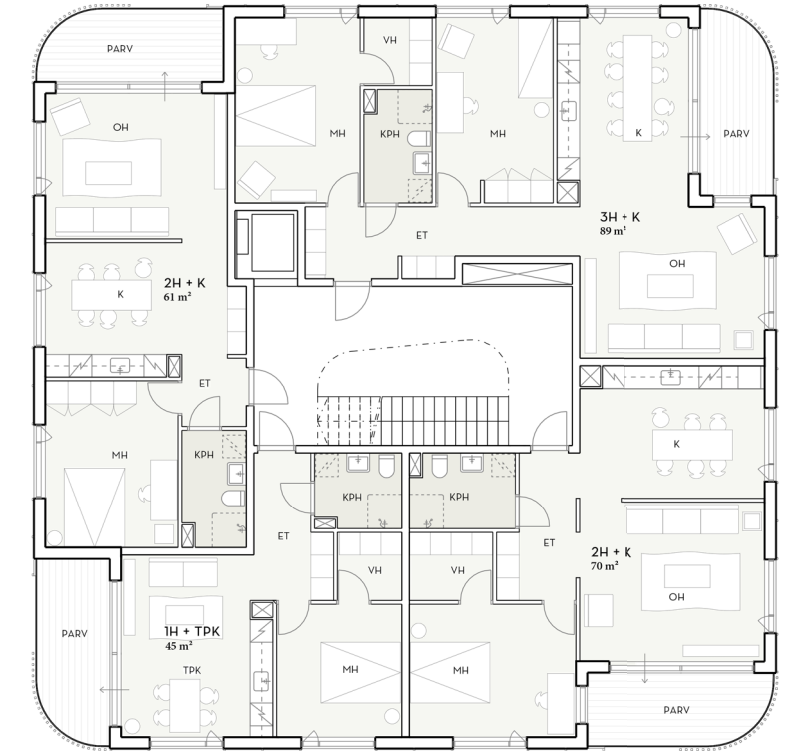




Kuva 73. Havainnekuva C-talon viidennen kerroksen kolmiosta.



Kuva 74. Pohjapiirustus, esimerkki A-talon palveluasunnoista, 1:200.



Kuva 75. Pohjapiirustus, esimerkki B- ja C-talon asuntojaosta, 1:200.



Kuva 76. Näkymä kahvilaterminalista. Taustalla linja-autoasema.

Lasi, kirkas

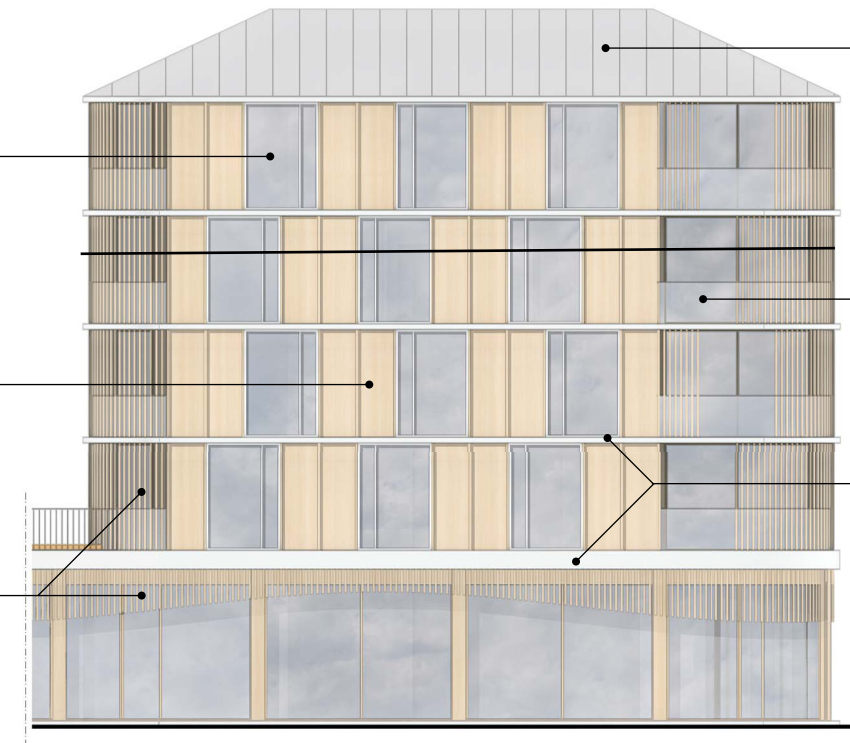
Kuusiverhous (väritön suojäkäsittely)

Puurimoitus, kuusi (väritön suojäkäsittely)

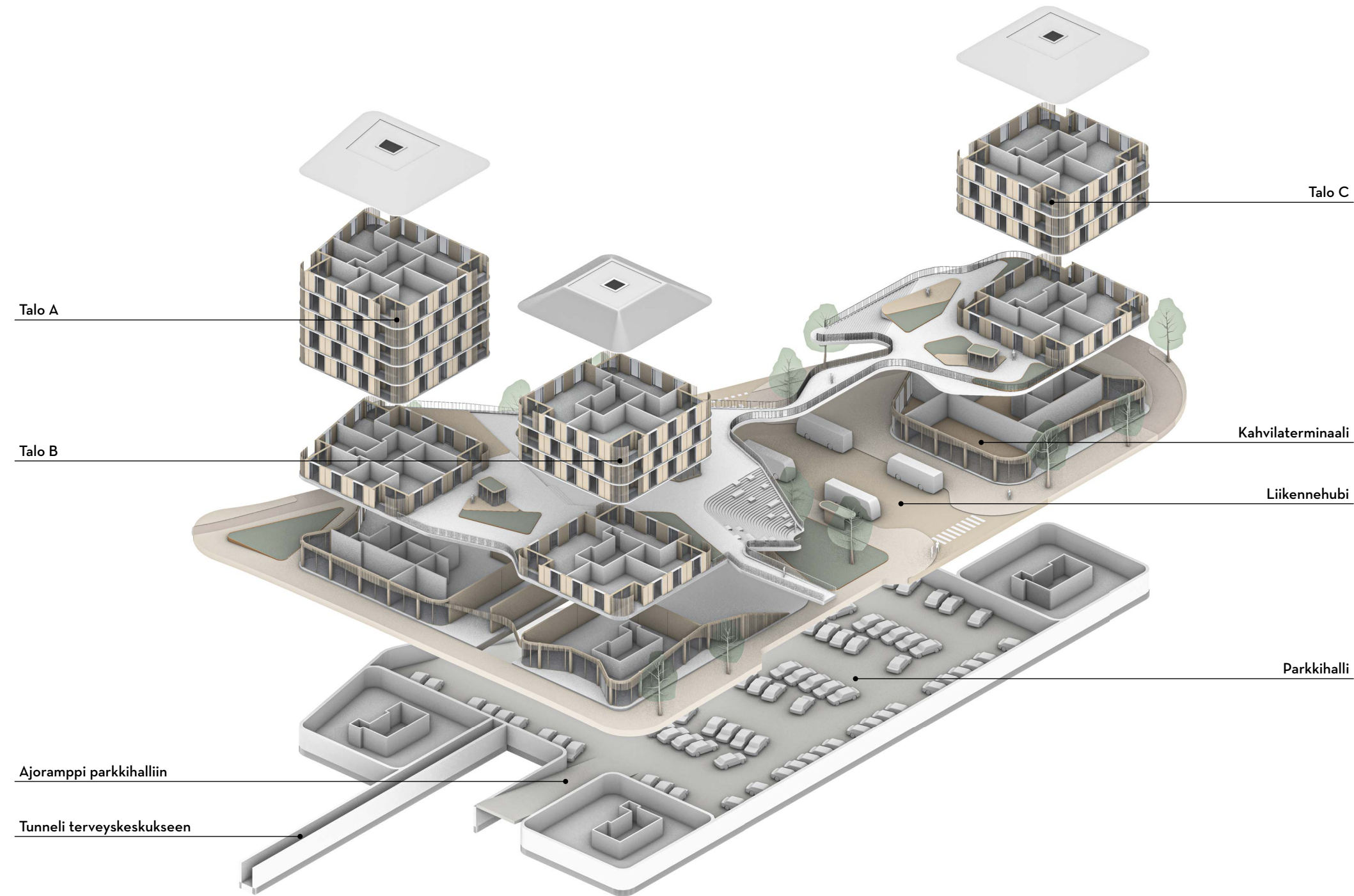
Konesaumattu peltikatto

Lasikaide, kirkas

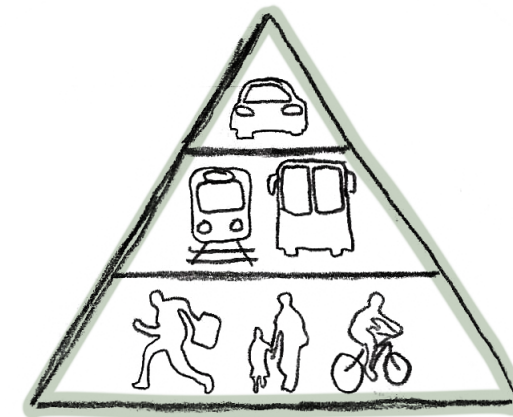
Eloksoitu alumiini



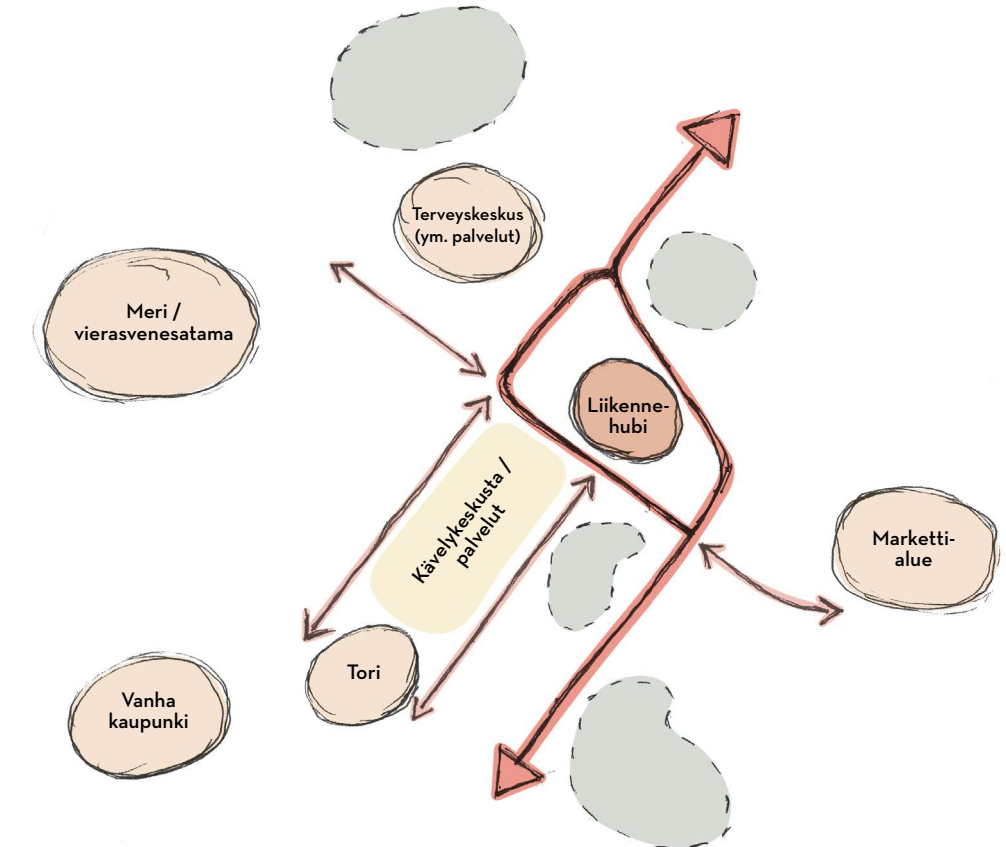
Kuva 77. Julkisivuote, 1:200.



Kuva 78. Aksonometrinen räjäytyskuva.



Kuva 79. Uuden liikennehubin liikku-
mishierarkia. Kävely ja pyöräily muodos-
tavat liikumisen perustan, jota joukkoli-
kenne täydentää, yksityisautoilun ollessa
pienimmässä osassa.



Kuva 80. Naantalin keskustan keskeiset palvelut ja yhteydet nyt ja tulevaisuudessa.



Kuva 81. Havainnekuva Tuulensuunkadulta.

6.1 SUUNNITELMAN MERKITYKSEN ARVIOINTI

DIPLOMITYÖN SUUNNITTELUPROSESSI on ollut laajamittainen ja siihen on vaikuttanut erityisesti työn sijoittuminen yhdyskuntasuunnittelun ja nykyaikaisen arkkitehtuurin aineryhmien välimaastoon. Tämä on aiheuttanut haasteita suunnitelman sopivan laajuuden hahmottamiseen.

Diplomityön taustoitulosiossa käsiteltiin liikkumisen murrosta arkkitehtuurin näkökulmasta sekä liikennehubin käsitettä. Tutkimustyötä tehdessä osoittautui, että liikennehubi on äärimmäisen laaja käsite ja sisältää lukuisia elementtejä. Diplomityön järkevän rajaus huomioiden kaikkia liikennehubin elementtejä ei konseptisuunnitelmaan voitu sisällyttää. Esimerkiksi lopullisten ja täysimääraisten liikennejärjestelyjen suunnittelu olisi ylittänyt diplomityön rajauksen sekä laajuuden ja vaatinut jopa erillistä liikennesuunnittelijaa.

Lisäksi taustoitulosio käsitteli Naantalin kaupunkia, erityisesti liikkumisen näkökulmasta. Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli puolet Naantalin alueen matkoista tehtiin henkilöautolla.

Suunnitelmassa esitelty liikennehubikonsepti tarjoaa mahdollisuuden tämän kulkutapajakauman muuttamiseen tulevaisuudessa, mikä olisi myös linjassa Naantalin kaupungin ympäristöohjelmassa ja kaupunkistrategiassa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Oma haasteensa oli työn oikean tarkkuustason löytäminen. Korttelin kokoinen suunnittelualaue on monessa mielessä jo hyvin laajamittakaavainen työ, mutta samalla detaljeihin oli suhtauduttava tämän mittaluokan työssä riittävällä tarkkuudella. Diplomityö onkin eräänlainen kompromissi alue- ja rakennussuunnitelmasta.

Suunnitelma tulee nähdä visionäärisenä konseptina, joka esittelee millainen ja minkälainen uusi Naantalin kortteli 13 voisi olla. Sitä ei tule nähdä lopullisena toteutussuunnitelmana, vaan pohjatytönä uusille ajatuksille ja ideoille.

6.2 JATKOTYÖTÄ OHJAAVAT SUOSITUKSET

SUUNNITTELUTYÖ POIKI mieleen monia havaintoja ja huomioita, joita kaikkia ei kuitenkaan ollut mahdollista huomioida itse diplomityössä. Johtopäätöksenä niistä ehdotan seuraavia suosituksia mahdollista jatkotyötä varten.

Poikkeukset asemakaavaan

Diplomityössä esitetty suunnitelma ylittää pieniltä osin rakennusoikeuden. Lisäksi palveluasumiselle esitetty seitsemänkerroksinen A-talo ylittää kaavassa sallitun kerrosmäärän, joka on IV 3/4U. Myös viisi-kerroksinen B-talo ylittää ylimmän kerroksen osalta sallitun kerrosmäärän.

Kokonaisuudessaan diplomityössä esitetyt rakennusoikeuden ja kerroskorkeuden ylitykset ovat lieviä ja niiden tarkoitus on parantaa korttelin toimivuutta. Kaavasta poikkeamalla mahdollistetaan palveluasumisen järkevä laajuus ja B-talossa kerroskorkeuden ylitys mahdollistaa lisäneliöt asuinrakentamiselle.

Kaavassa on myös julkisivumateriaaliksi esitetty rappausta. Diplomityössä on kuitenkin esitetty kui-

tenkin puujulkisivua, joka on Naantalille ominainen ja toivottu materiaali.

Näiltä osin olisi järkevää tarkastella ovatko yllä esitetyt ratkaisut mahdollisia kaavasta poikkeamalla.

Pysäköintilaitoksen laajuuden ja sisäänkäynnin tarkastelu

Kaavan esittämä autopaikkavaade jakaantuu asuintilojen, palvelu- ja erityisasumisen, liiketilojen sekä terveyskeskuksen tukevaa pysäköinnin osalta eri määrävaatimuksiin. Terveyskeskuksen pysäköintipaikkojen osalta kaavan vaatimus on epäselvä ja johtaa varsin suureen pysäköintipaikkavaatimukseen, jotka eivät tämän diplomityön suunnitelmassa täysin täyty ja eivät välttämättä tulevaisuudessa ole tarpeellisia. Pysäköinnin osalta oleellista selvittää vielä tarkemmin mikä on todellinen autopaikoituksen tarve ja ottaa tämä huomioon maanalaisen pysäköintilaitoksen laajuudessa.

Ajoyhteys maanalaiseen pysäköintilaitokseen sekä pihakannen alla olevaan pikapysäköintiin sijaitsevat Tullikadulla Naantalin tiesuunnitelmien mukaisesti. Alueen päälähestymissuunnat henkilöautoliikenteen näkökulmasta ovat Aurinkotie ja Järveläntie, joiden suhteen Tullikadun sisäänkäynti on jopa hieman syrjässä. Olisi järkevää tarkastella liikenteen näkökulmasta onko Tullikatu oikea sijainti pysäköintilaitoksen sisäänkäynnille tai olisiko pysäköintilaitokselle tarpeen jopa toinen sisäänkäynti.

Polkupyöräpysäköinnin määrä

Liikennehubia tukeva polkupyöräpysäköinti on nyt sijoitettu kaavan mukaisesti C-talon yhteyteen Aurinkotien varteen. Tilavaraus on kuitenkin suhteellisen pieni ja olisi järkevää tarkastella onko laajempi polkupyöräpysäköinti liikennehubin yhteydessä tarpeen.

Polkupyöräpysäköinnin osalta voisi olla järkevää tutkia sen sijoittamista osittain maanalle pysäköintilaitokseen. Tämä vaatisi kuitenkin erillisen henkilöautoliik-

kenteestä erotetun sisäänkäynnin.

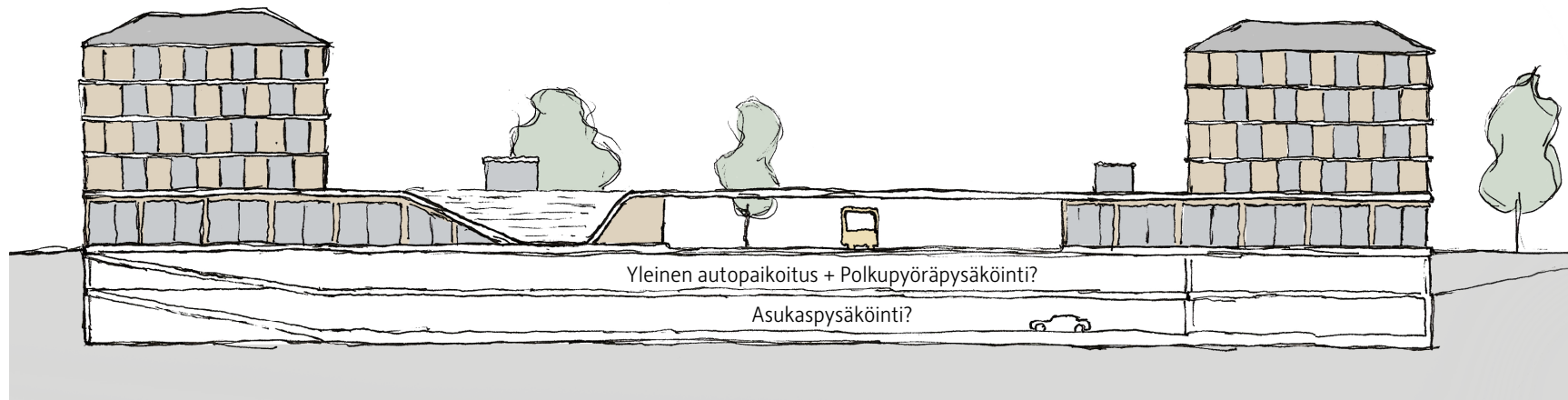
Palveluasumisen määrittely

A-taloon esitetyn palveluasumisen taso olisi hyvä määritellä tarkemmin Naantalin toimesta. Tämä vaikuttaa rakennuksen lopulliseen tilaohjelmaan sekä palveluasuntojen kokoon ja sitä kautta koko A-talon lopulliseen volyymiin.

Vetovoimaisen liikennehubin luominen

Toimiva joukkoliikenne on keskeisessä osassa liikennehubin toimintaa ja sitä täydentävät muut liikku- mismuodot. Lopullisessa toteutuksessa olisi tärkeää huomioida tässä konseptisuunnitelmassa olevat liikku- misratkaisut, jotka mahdollistavat aktiivisen liikenteen keskuksen.

Lisäksi paikallisjunaliikenteen liittäminen osaksi liikennehubia on syytä tutkia tarkemmin.



Kuva 82. Jatkotyöstöä visioiva luonnos, jossa parkkihalli olisi laajennettu kahden kerroksen korkuiseksi. Tällöin parkkihalli voisi mahdollisesti laajemmin palvella ympäröivien talojen asukkaita. Lisäksi sääsuojattua pyöräpaikoitusta olisi tarjolla enemmän.



6.3 LOPUKSI

NAANTALIN KESKUSTAKORTTELIT ja niihin kuuluva diplomityön suunnittelualue kortteli 13 ovat suurten rakenteellisten muutosten edessä. Osa vanhoista purettavista rakennuksista on jo purettu ja osa uudisrakennuksista on jo rakennettu. Kuitenkin vielä osa vanhoista rakennuksista odottaa purkua ja osa uudisrakennuksista on vielä piirustuspöydillä.

Kortteli 13 on vielä olemassa vain suunnitelmissa ja asemakaavassa. Tulevaisuudessa, kun vanha virastotalo puretaan ja lopulliset tielinjaukset saavat muotonsa, voi korttelin 13 rakentaminen alkaa.

Lopulliseen toteutukseen vaikuttavat varmasti toiminnalliset, tekniset ja taloudelliset realiteetit, joita ei täysimääräisinä diplomityössä ole ollut tarkoituksenmukaista huomioida.

Diplomityön esittelemä liikennehubi on kokonaisuus, joka vaikuttaa paljon korttelin lopulliseen ilmeeseen ja toiminnallisuuteen. Toivottavasti diplomityössä esitetyt liikenne- ja liikkumisratkaisut innoittavat ennakkoluulottomiin ratkaisuihin!

Lisäksi toivon, että diplomityöni esittelemä konseptisuunnitelma toimisi innoittajana ja keskustelunavajana sille, minkälaista uutta arkkitehtuuria Naantali voisi tarjota sekä naantalilaisille että Naantalissa vieraileville.

Kuva 83. Kortteli 13 ja liikennehubi iltavalaistuksessa.

Arkistolähteet

Johansson, Valtteri. Omat muistiinpanot diplomityö-kokouksista Naantalissa 2020 ja 2021.

Artikkelit

Davidsson, Aki & Kiukkola Timo. 2005. ”Kampin keskus – liikenneterminaalit”. *Betoni*, 2/2005, s. 48–57.

Härkönen, Rebekka. ”Suomen vilkkaimmalla paikalla on synnytty ja kuoltu – Täällä myös palkittu valtiomies jännitti ensitreffejään tulevan vaimonsa kanssa”. *Lapin Kansa*, 21.9.2019.

Kirjallisuus

Harari, Yuval Noah. 2016. Sapiens: Ihmisen lyhyt historia. Bazar, Helsinki.

Virtanen, Pekka V. 1998. Kaupungin imago: Mikä tekee Pariisista Pariisiin ja Pisasta Pisan?. Tammer-Paino Oy, Tampere.

Opinnäytetyöt

Aono, Saki. 2019. *Identifying Best Practices for Mobility Hubs, Prepared for TransLink*. The University of British Columbia. Haettu osoitteesta https://sustain.ubc.ca/sites/default/files/Sustainability%20Scholars/2018_Sustainability_Scholars/Reports/2018-71%20Identifying%20Best%20Practices%20for%20Mobility%20Hubs_Aono.pdf

Piirustukset / Suunnitelmat

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy 2012. Ehdotus: *Taikurin Hattu*. Naantalin keskustakorttelien suunnittelukilpailu.

Naantalin kaupunki 2015. Keskustakorttelien asema-kaavamuutos 26.1.2015.

Verkkosivut

Betoni. Kampin keskuksen liikenneterminaalit. [Viitattu 16.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://betoni.com/referenssi/kampin-keskuksen-liikenneterminaalit/>

Burlingtonin kaupunki (Kanada). Official Plan Review: Mobility Hubs Opportunities and Constraints. [Viitattu 2.4.2021] Haettu osoitteesta <https://docplayer.net/148837487-City-of-burlington-official-plan-review-mobility-hub-opportunities-and-constraints.html>

CoMoUK 11/2019. Mobility Hubs Guidance. [Viitattu .3.2021]. Haettu osoitteesta <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2019/10/Mobility-Hub-Guide-241019-final.pdf>

DANA Arkitektur. Resecentrum. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta <http://danaarkitektur.se/project/resecentrum-haparanda-tornio/?ref=279>

Euroopan ympäristökeskus. 5.3.2020. Liikenne. [Viitattu 19.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.eea.europa.eu/fi/themes/transport/intro>

Föli. 2021. Lähimaksu. [Viitattu 22.2.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.foli.fi/fi/liput/l%C3%A4himaksu>

Heikinmatti, Antti & Peltoperä, Juha. 15.1.2014. Suomen ja Ruotsin yhteinen matkakeskus avattiin rajalle. *Yle uutiset*. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-7033823>

Henkilöliikennetutkimus 2016: Turun seutu. [Viitattu

9.5.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Seutujulkaisu-HLT2016-Turun-seutu.pdf>

Minneapolisn kaupunki. Mobility Hubs. [Viitattu 16.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www2.minneapolismn.gov/government/departments/public-works/tpp/mobility-hubs/>

Naantali. 2021. Historia. [Viitattu 11.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.naantali.fi/fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/museot-ja-kulttuuriperinteet/historia>

Port of Naantali, 2021. Naantalin satama. [Viitattu 17.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://portofnaantali.fi/fi/naantalin-satama/>

Presidentti. 2021. Kultaranta. [Viitattu 17.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.presidentti.fi/presidentin-toimi/virka-asunnot/kultaranta/>

Rakennuslehti. 27.2.2020. Kauniaisissa tyytyväisimmät asukkaat – Naantali keikkuu kakkosena. [Viitattu 17.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.rakennuslehti.fi/2020/02/kauniaisissa-tyytyvaisimmat-asukkaat-naantali-keikkuu-kakkosena/>

Rantamartti, Tiinamaija. 7.12.2020. Korona hankaloitti Tornion ja Haaparannan yhteisen matkakeskuksen toimintaa. *Yle uutiset*. [Viitattu 16.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11684660>

Rautiainen, Riikka 31.10.2012. Matkakeskus vaatinee valtiosopimuksen. *Yle uutiset*. [Viitattu 28.3.2021]. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-6357795>

Rautiainen, Riikka 10.1.2013. Matkakeskusta aletaan pian rakentaa. *Yle uutiset*. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-6444586>

RKY (Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt), 2021. Naantalin vanhakaupunki. [Viitattu 17.4.2021]. Haettu osoitteesta http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1787

SANDAG-projekti, 2017. Regional and Mid-Coast Mobility Hub implementation strategy developed by SANDAG for San Diego. [Viitattu 3.4.2021]. Haettu osoitteesta https://www.sdforward.com/fwdDoc/FactSheets/Mid-Coast_Mobility_Project_Sheet_1-23-17_FINAL.pdf

Mobipunt 2017. Presentation: “Mobihubs in Flanders”. [Viitattu 15.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.taxistop.be/wp-content/uploads/2017/09/MobiPunt-English.pdf?x57621>

SEStran (South East of Scotland Transport Partnership) 3/2020. Report: Mobility Hubs Strategic Study. [Viitattu 28.12.2020]. Haettu osoitteesta <https://sestran.gov.uk/wp-content/uploads/2020/05/SEStran-Mobility-Hubs-Strategic-Study-Final-Report.pdf>

SEStran (South East of Scotland Transport Partnership) 3/2020. Appendices: Mobility Hubs Strategic Study. [Viitattu 27.12.2020]. Haettu osoitteesta https://sestran.gov.uk/wp-content/uploads/2020/05/SEStran_Mobility-Hubs-Strategic-Study_Appendices-.pdf

SHARE-North Project. [Viitattu 20.1.2021]. Haettu

osoitteesta <https://share-north.eu/topics/mobility-hubs/>

SHARE-North Project. 2017. [Viitattu 16.4.2021]. New concept in Flanders “Mobihubs”. Haettu osoitteesta <https://share-north.eu/2017/09/new-concept-in-flanders-mobihubs/>

TA-Yhtiöt. 2021. As Oy Naantalin Victoria. [Viitattu 13.5.2021]. Haettu osoitteesta <https://ta.fi/victoria>

tim Österreich Linz. 2021. [Viitattu 17.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.tim-oesterreich.at/linz/>

tim Österreich. 2019. Unterwegs mit tim – täglich intelligent mobil. [Viitattu 10.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.tim-oesterreich.at/linz/eroeffnung-standort-jku/>

Traficom. 21.4.2021. Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T. [Viitattu 21.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>

Turun Seutusanomat. 9.12.2018. Naantalin linja-autoaseman kortteliin aletaan rakentaa syksyllä kerrostaloasuntoja. [Viitattu 19.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://turunseutusanomat.fi/2018/02/naantalin-linja-autoaseman-kortteliin-aletaan-rakentaa-syksylla-kerrostaloasuntoja/>

Vihreät. 2021. Naantalin aurinko muutti yön päiväksi. [Viitattu 18.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.visitnaantali.com/fi/naantalin-aurinko-muutti-yon-paivaksi>

VisitNaantali. 2021. Suomi lähijunaan! [Viitattu 21.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://www.vihreat.fi/ajankohtaista/suomi-lahijunaan/>

Vehmanen, Jukka. 14.12.2020. Naantali voi aikaistaa virastotalon purkua–vuokralaisille vapautuu muita tiloja. *Turun Sanomat*. [Viitattu 12.5.2021]. Haettu osoitteesta h <https://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5166134/Naantali+voi+aikaistaa+virastotalon+purkuavuokralaisille+vapautuu+muita+tiloja>

Väylävirasto. 2021. E18 Turun kehätie. [Viitattu 21.4.2021]. Haettu osoitteesta <https://vayla.fi/e18-turun-kehatie>

Muut dokumentit

Naantalin kaupunki 2019. *Luonnonmaan visio 2070: Kaupunki kohtaa saariston*.

Naantalin kaupunki 2020. *Naantalin kaupungin ympäristöohjelma vuosille 2020-2024, Kaupunginvaltuusto 16.3.2020 § 20*.

Naantalin keskustakorttelien suunnittelukilpailu 2.5.-31.8.2012. *Kilpailuohjelma*.

KUVALÄHTEET

Kuvat ovat tekijän, ellei toisin mainita

Kuvien käyttöön on saatu lupa.

Kuva 1.
Maanmittauslaitos. Ortoilmakuva Naantalista. [Viitattu 19.10.2020]. Haettu osoitteesta: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>

Kuva 4.
Joneikifi 19.4.2020, *kuvanmuokkaus tekijän*. Kamppi, ilmakeku. [Viitattu 1.3.2021]. Haettu osoitteesta: https://fi.wikipedia.org/wiki/Kamppi#/media/Tiedosto:Kamppi_2020-04-19.jpg CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>

Kuva 6.
Anja Geigant, arkkitekt SAR. Tornio-Haaparanta matkakakeskus, pohjapiirustus ja leikkaukset. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta: <http://danaarkitektur.se/project/resacentrum-haparanda-tornio/>

Kuva 7.
Sakarias Vierola. Tornio-Haaparanta matkakakeskus [valokuva]. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta: <http://danaarkitektur.se/project/resacentrum-haparanda-tornio/>

Kuva 8.
Sakarias Vierola. Tornio-Haaparanta matkakakeskus, valokuva. [Viitattu 29.3.2021]. Haettu osoitteesta: <http://danaarkitektur.se/project/resacentrum-haparanda-tornio/>

Kuva 9.
Mobil.praktikum. Mobil.punkt Bremen, valokuva. [Viitattu 22.5.2021]. Haettu osoitteesta: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mobilpunkt_Station_at_Niedersachendam_in_Bremen_Germany.jpg CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>

Kuva 11.
CIVITAS, UK Mobility Hub Guidance 2019/20, CoMoUK. tim Mobilitätsknoten, valokuva. [Viitattu 21.5.2021]. Haettu osoitteesta: <https://sestran.gov.uk/wp-content/uploads/2020/05/SEStran-Mobility-Hubs-Strategic-Study-Final-Report.pdf>

Kuva 13.
Timo Tervo 2008, *kuvanmuokkaus tekijän*. Naantali, valokuva. [Viitattu 21.2.2021]. Haettu osoitteesta: <https://www.flickr.com/photos/totervo/2746622722/> CC BY-SA 2.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Kuva 14.
Wirénin kokoelma 1920-luku. Naantalin kirkko ja vanhankaupungin ranta, valokuva. [Viitattu 5.3.2021]. Haettu osoitteesta: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Naantali_1920-luvulla.jpg

Kuva 15.
C. W. Gyldeén 1841, *kuvanmuokkaus tekijän*. Naantalin kaupunkikartta. [Viitattu 2.4.2021]. Haettu osoitteesta: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-200908243771>

Kuva 17.
Visit Naantali. Purjevene ja Naantalin kirkko auringonlaskussa, valokuva. [Viitattu 22.5.2021]. Haettu osoitteesta: <https://www.visitnaantali.com/fi>

Kuva 18.
Naantalin kaupunki. Kuparivuori, valokuva.

Kuva 19.
Naantalin kaupunki. Kailon saari, ilmakeku.

Kuva 20.
Naantalin kaupunki. Vanha kaupunki, valokuva.

Kuva 21.
Naantalin kaupunki. Rantaraitti, valokuva.

Kuva 22.
Naantalin kaupunki, *kuvanmuokkaus tekijän*. Kirkkopuisto, valokuva.

Kuva 26.
Maanmittauslaitos, *kuvanmuokkaus tekijän*. Ortoilmakuva Naantalista. [Viitattu 19.10.2020]. Haettu osoitteesta: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>

Kuva 34.
Naantalin kaupunki. Keskustakorttelien uusi asemakaava.

Kuva 35.
Naantalin kaupunki. Keskustakorttelien vanha poistuva asemakaava.

Kuva 42.
Julius Rosenberg 19.4.2021, *kuvanmuokkaus tekijän*. Kortteli 13, ilmakeku.

Kuva 45.
Valtteri Johansson 23.5.2021, *ilmakeku taustalla Julius Rosenberg 19.4.2020*. Havainnekuva lintuperspektiivistä.

LIITE 1: KERROSALA JA AUTOPAIKAT

Rakennusten kerrosalat

Talo A	Asuintilat	Palveluasuminen	Liiketilat	Aputilat	Huolto	Yhteensä	
Kellari		118			282	400	
1. kerros		231	155		229	100	715
2. kerros		365					365
3. kerros		365					365
4. kerros		365					365
5. kerros		365					365
6. kerros		365					365
7. kerros		365					365
	0	2539	155		511	100	3305

Talo B	Asuintilat	Palveluasuminen	Liiketilat	Aputilat	Huolto	Yhteensä	
Kellari				349		35	384
1. kerros	123		260	60			443
2. kerros	344			0			344
3. kerros	344						344
4. kerros	344						344
5. kerros	344						344
	1499	0	260	409	35		2203

Talo C	Asuintilat	Palveluasuminen	Liiketilat	Aputilat	Huolto	Yhteensä	
Kellari					349	35	384
1. kerros	80		561			90	731
2. kerros	344						344
3. kerros	344						344
4. kerros	344						344
5. kerros	344						344
	1456	0	561	349		125	2491

Talot A, B ja C	Asuintilat YHT	Palveluasuminen YI	Liiketilat YHT	Aputilat	Huolto	Kaikki YHTEENSÄ
	2955	2539	976	1269	260	7999

Kaavan vaatimat autopaikat

Autopaikat	Määrä
Asuintilat (1 ap / 85 k-m2)	34,76
Palvelu- ja erityisasuminen (1 ap / 150 k-m2)	16,93
Liiketilat (1 ap / 50 k-m2)	19,52
Yhteensä	71,21

Terveyskeskukselle varattavat autopaikat	Määrä
Terveyskeskus (1 ap / 100 k-m2)	79,99

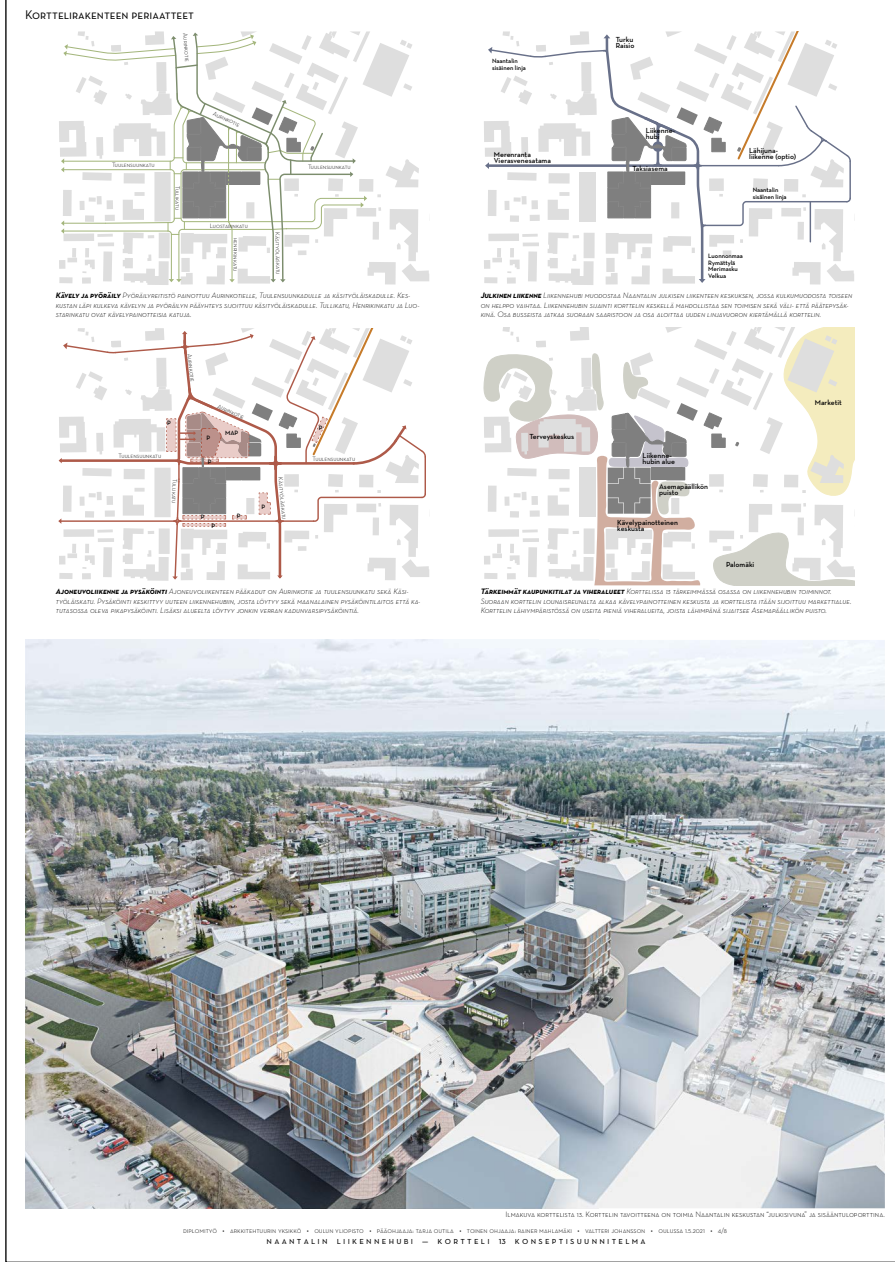
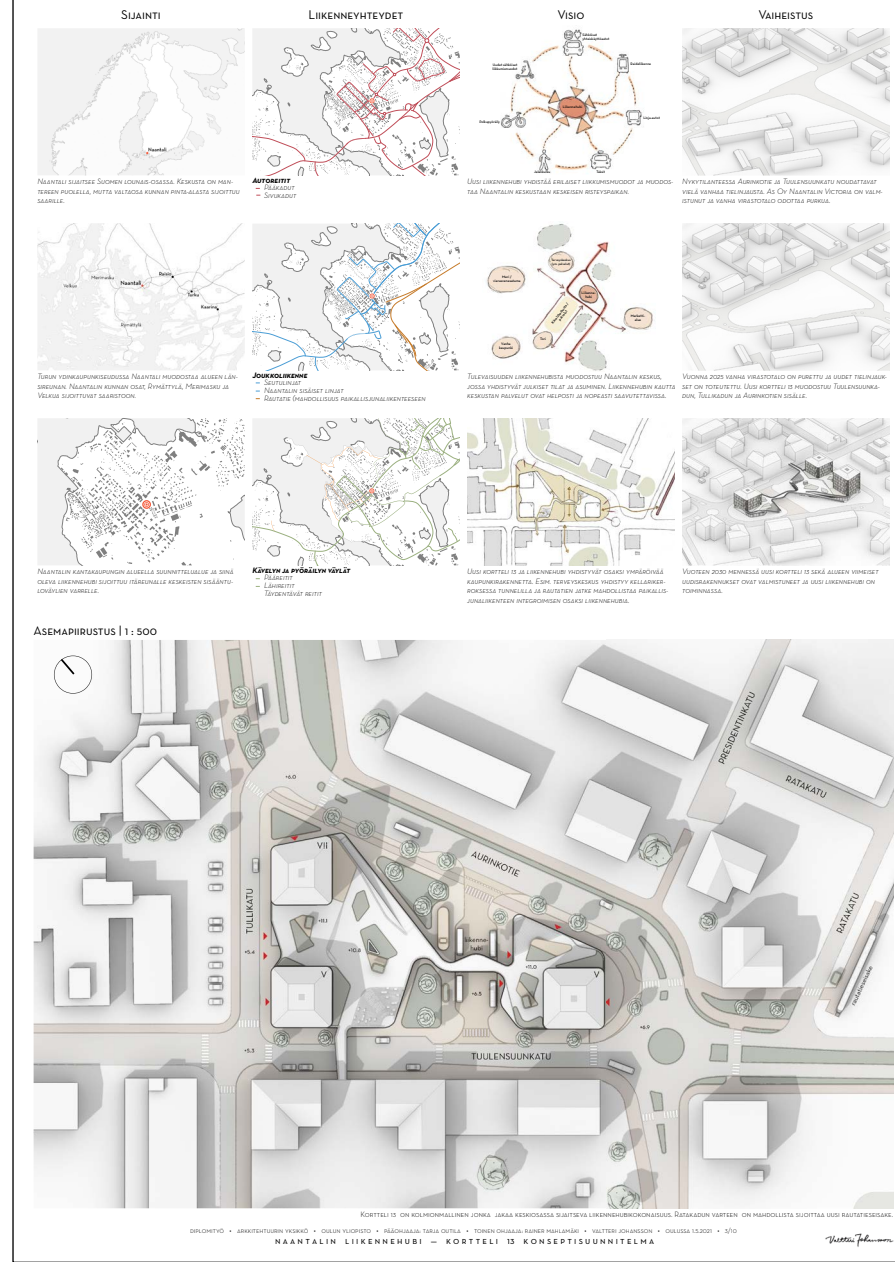
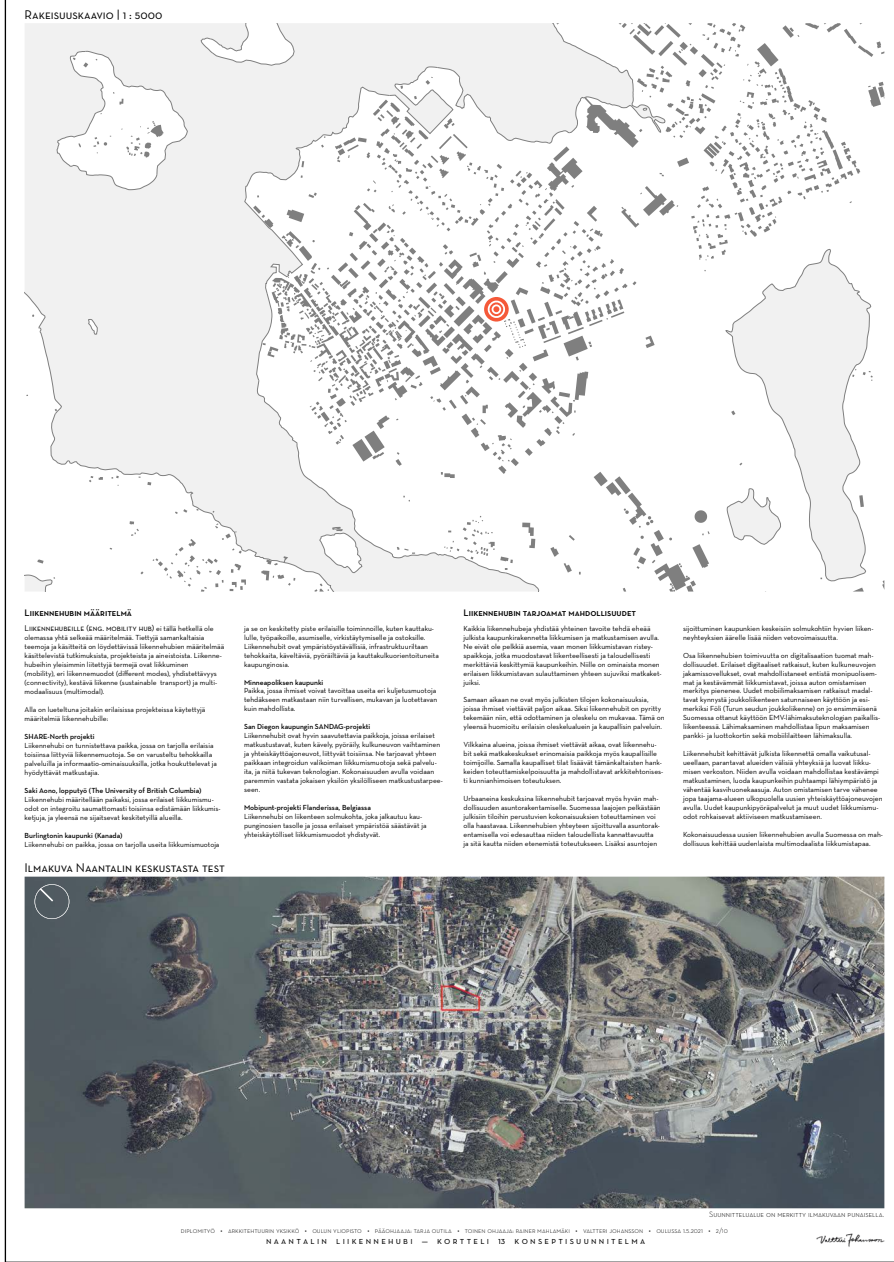
Suunnitelman autopaikkamäärä

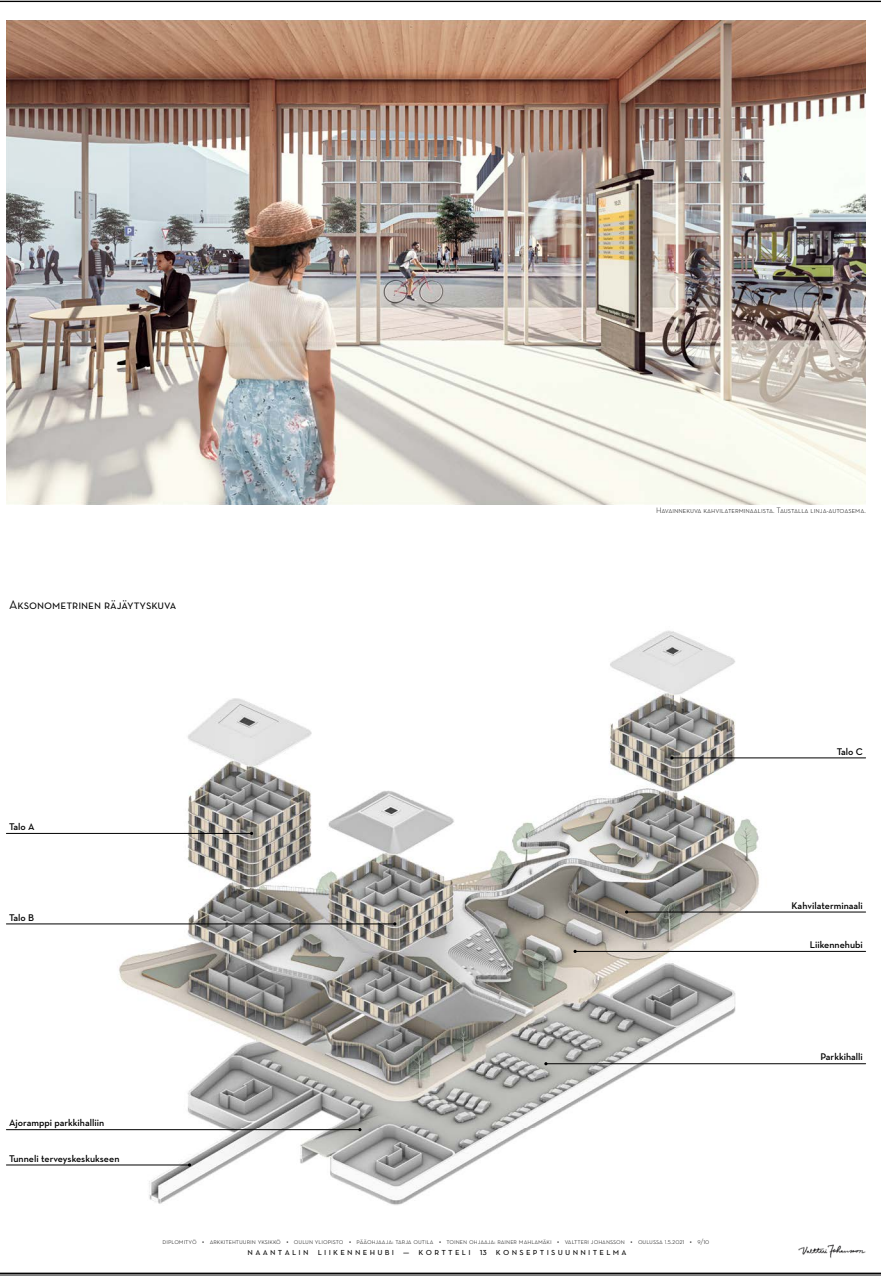
Suunnitelman autopaikat	Määrä
Parkkihallissa autopaikkoja	108
Pihakannen alla	20
Saattopysäköinti	4
Yhteensä	132

Ote kaavasta

21. Autopaikkoja on rakennettava

- asuintilat 1 ap/85 k-m²
- palveluasuminen ja erityisasuminen 1 ap/150 k-m²
- liiketilat 1 ap/50 k-m²
- terveyskeskuksen toimintaa varten tulee varata 1 ap/100 k-m²





"Jäin kannelle nähdäkseni Norsusaaren häipyvän etäisyyteen... Saatoin yhä nähdä takkini lepattamassa tuulessa kukkulan rinteellä — epäilemättä se lepattaa siellä lakkien ja pingviinien ihmetykseksi, kunnes jokin tutuista myrskyistämme puhalttaa sen kokonaan siekaleiksi."

Tri Alexander H. Macklin, kirjasta *Kestävyys* (Alfred Lansing, 1959)

